



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE
MÉXICO**

**CENTRO UNIVERSITARIO UAEM AMECAMECA
LICENCIATURA EN CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**Cultura política de los
transportistas de la
Interestatal 28 S.A de
C.V, del municipio de
Ixtapaluca, 2011-2013**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PRESENTA :

**MARCO ANTONIO SOTO
DE LA TORRE**

Asesor:

DR. Rafael Cedillo Delgado

Co- Asesor:

DR. Miguel Ángel Sánchez Ramos



DEDICATORIA

Dedico en primer lugar este trabajo a mi familia, quien es mi más grande amor y tesoro en la vida; mis padres Cruz Marcelino Soto Cruz y Fabiola de Carmen de la Torre Sosa y mis hermanos, Susana Soto de la Torre, Gabriela Soto de la Torre, Octavio Soto de la Torre y †Diana Laura Soto de la Torre, quienes siempre han estado a mi lado apoyándome en todo momento, en cada etapa de mi vida, tanto académica, como personal y hoy en día profesional. Su confianza, comprensión y apoyo pervivirán en mí siempre, ya que nunca podré pagarles ni con las riquezas más grandes del mundo lo que hemos logrado juntos, porque este trabajo no es solo mío, sino también de ustedes.

Mis padres, quienes son mi mayor admiración, mi fuerza, y mi mayor ejemplo a seguir, ya que sin escatimar esfuerzos han sacrificado gran parte de su vida para educarme y brindarme una formación académica.

Mis hermanos, quienes son mi fuerza y motivación para ser cada vez mejor, todo con la intención de reflejarles que la lucha constante, sacrificios y dedicación, te regalan grandes satisfacciones.

Para mis amigos y compañeros de Universidad, quienes compartieron conmigo no solo un aula de clase, sino grandes emociones y decepciones, quienes gracias a su apoyo, consejos y confianza consolidamos una amistad y una gran historia dentro de la universidad que perdurará siempre, porque con ustedes construí grandes historias, porque con ustedes reí, sufrí, llore e incluso alguna vez me enoje; siempre estaré totalmente agradecido con cada uno de ustedes por sus consejos, regaños, llamadas de atención y apoyo que siempre me brindaron de todo corazón.

Para mis profesores y profesoras, quienes siempre estuvieron a mi lado apoyándome desinteresadamente compartiendo sus amplios conocimientos y experiencias, tanto académicas como profesionales dentro y fuera del salón de clase. Su apoyo, consejos y comprensión me permiten vivir esta gran satisfacción, por lo que siempre estaré totalmente agradecido con cada uno de ustedes y los llevare siempre en mi mente y corazón.

AGRADECIMIENTOS

Expreso un gran y profundo agradecimiento a mis padres y hermanos quienes con sus consejos me han guiado por el camino correcto para poder ser hoy en día, un ser humano de provecho.

Agradezco a mis amigos (as) y compañeros (as), Ana Estela Benítez, Claudia Ramos, Sandra Cárdenas, Iracema Cortes, Brenda Amaro, Eyeline Villalpando, Araceli Guzmán, Marco Alonso, Paul Rodrigo, David Fabián, Roberto Ramos, Omar Olvera, Javier Muñoz, Miguel Ángel Torres y Javier Meléndez. Porque con ustedes la estancia en la universidad me enseñó a trabajar en equipo, a valorar la amistad y a convivir en los buenos y malos momentos. Por eso y muchas cosas más, gracias.

Agradezco ampliamente al Dr. Rafael Cedillo Delgado y al Dr. Miguel Ángel Sánchez Ramos, por ser los asesores de este trabajo de investigación, por transmitirme sus conocimientos y sus observaciones en la estructuración, formación y redacción de esta tesis. Así como también a la Mtra. Mónica Selene Meléndez Rivera y al Mtro. Ricardo Cortes Padilla por ser mis revisores y partes fundamentales para el desarrollo de esta tesis, quienes con sus consejos, observaciones, puntos de vista y opiniones dieron forma y enriquecieron esta investigación.

De igual forma, también agradezco a cada uno de los (as) profesores (as) que forman parte de esta gran licenciatura, por ser partes fundamentales de este desarrollo personal y profesional, porque gracias a sus conocimientos transmitidos, consejos, llamadas de atención y apoyo logramos ser mejores cada día.

También expreso un agradecimiento al trabajo institucional y académico de la Universidad Autónoma del Estado de México y en especial al lugar que se convirtió en mi segundo hogar por más de 4 años, el Centro Universitario UAEM Amecameca, lugar en donde aprendí a enfrentar las vicisitudes de la vida y lugar que siempre recordaré con gran afecto.

Y por último agradezco a la Mtra. Jeany Fernández Jiménez, Contralora Municipal de Chalco, 2013-2015 y a la Lic. Diana Ramírez Carreto, Subcontralora Municipal por brindarme en todo momento el apoyo para concluir mis tramites de titulación, aconsejarme y guiarme para ser mejor persona cada día, del mismo modo les agradezco el permitirme y darme la oportunidad de desarrollarme profesionalmente en el ámbito público, por creer en mí y confiar en mi capacidad laboral, de igual forma a cada uno de los y las que integran el grupo de trabajo de la Contraloría Municipal de Chalco 2013-2015. Porque gracias a su apoyo, consejos y conocimientos he podido aplicar los conocimientos adquiridos en mi universidad.

POR ESO Y MUCHO MÁS, FAMILIA, AMIGOS (AS), COMPAÑEROS (AS), PROFESORES (AS) Y COMPAÑEROS DE TRABAJO.

"MUCHISIMAS GRACIAS"...

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1-11
CAPÍTULO I. Cultura Política y Corporativismo	
1.1. Teoría de la Cultura Política	12-31
1.2. Corporativismo	31-36
1.3. El transporte público	36-44
1.4 Organizaciones Mercantiles	44-48
CAPÍTULO II Ixtapaluca, Estado De México	
2.1. Ixtapaluca, Estado de México	49-63
2.2. El PRI en Ixtapaluca Estado de México	64-73
2.3. El PRI y las prácticas corporativas	73-76
2.4. El transporte público en Ixtapaluca	76-79
CAPITULO III. La Cultura Política de Los Transportistas de Interestatal 28 S.A de C.V	
3.1. Los transportistas. Marco Jurídico	80-83
3.2. La Cultura Política de los transportistas de Interestatal 28 S.A de C.V	84-95
3.2.1. Elemento Afectivo, (Emociones y Sentimientos)	95-98
3.2.2. Elemento Cognoscitivo, (Conocimiento).	98-102
3.2.3 Elemento Evaluativo, (Juicios y Opiniones).	102-104
3.3. Cultura Política de Súbditos.	104-107
CONCLUSIONES	108-110
BIBLIOGRAFÍA	111-112
ANEXOS	113-116

INTRODUCCIÓN

México es un país en que la lógica del poder es parte de la cultura nacional. La integración de las clases gobernantes por núcleos sociales que vienen de los sectores medios, urbanos y rurales, e incluso de la clase obrera, han forjado una cultura política que une lo oligárquico con lo popular. El fenómeno obedece a una historia de luchas de las masas por el poder, en donde los individuos de clase social media-baja logran importantes victorias contra la antigua oligarquía latifundista de origen colonial y contra sus asociados metropolitanos.

La cultura política es un tema de amplias dimensiones que atraviesa la especialidad de varias disciplinas sociales y cuya producción bibliográfica también es de grandes dimensiones. Sin embargo, dentro de éstas grandes dimensiones se trata de aterrizar este contexto dentro del municipio de Ixtapaluca; municipio que forma parte de la zona oriente del Estado de México y que ha ido teniendo, con el paso de los años, un crecimiento demográfico y económico muy significativo; esto por los alcances de la industrialización y modernización del siglo XXI, por lo tanto, este crecimiento ha ido desarrollando diversas actitudes en torno a la vida política y por ende a diversos tipos de Cultura Política.

Es así como el siguiente proyecto de investigación es relevante para la Ciencia Política ya que, aunque tiene que ver precisamente con la Cultura Política y el Corporativismo en sí, (temas estudiados en diversas ocasiones) también trata temas como el transporte público y la influencia de cómo ha sido el desarrollo político de éste en la zona oriente del Estado de México, específicamente en el municipio de Ixtapaluca. Y en particular, de igual forma es relevante ya que no hay un enfoque dirigido hacia los transportistas en la zona oriente del Estado de México, es por esto que la investigación cobra valor académico.

Este crecimiento poblacional dentro del municipio fue teniendo necesidades básicas las cuales se fueron cubriendo poco a poco de una forma satisfactoria, como lo era el agua, la energía eléctrica y el drenaje, por mencionar algunos. Sin embargo, este crecimiento demográfico tenía un reto importante que cubrir: “El transporte Público”. Reto que consistía en saber cómo estructurar una red de traslado para toda la gente del municipio y a la gente que, poco a poco, iba llegando a residir en las unidades habitacionales como consecuencia de este crecimiento demográfico.

Ahora bien, para conocer y tener un panorama más amplio del transporte público en el municipio de Ixtapaluca, tendríamos que trasladarnos hacia una breve reseña histórica de cómo es que surgieron los primeros transportes colectivos en el municipio. El transporte público se origina en la década de los años 40`s, con la aparición de automóviles particulares que brindaban un servicio público a la comunidad para cubrir el traslado a comunidades cercanas. De ésta forma y con el transcurso de los años, el servicio fue tomando prestigio y cada vez se requería el servicio, de una forma más continua, por la comunidad que necesitaba trasladarse, por lo que años más tarde, los autos eran obsoletos para cubrir esta necesidad y se dio paso a los camiones que poco a poco lograron un auge significativo dentro del municipio.

Años después esos camiones resultaban lentos y muy viejos, ya que los recorridos eran cada vez más largos, por lo tanto los usuarios requerían de una movilización más eficaz y nueva, por consiguiente, se dio paso importante al desarrollo del transporte público, y es así como surgieron las camionetas tipo *van*, mejor conocidas como “combis” las cuales otorgaron resultados positivos y eficaces a dicha necesidad. Sin embargo, era necesario una reorganización, por lo que los transportistas solicitaron tener una representación ante el estado, y es así que, casi inmediatamente formaron la figura de un líder, el cual debía cumplir con las funciones de un representante capacitado, además de que más tarde no sólo sería representarlos sino también quien los respaldara, por lo que se incorporó a lo que

hoy conocemos como “Asociaciones Anónimas de Capital Variable”, (S.A de C.V). Del mismo modo, se llegó a crear lo que hoy conocemos como las “rutas”, la primer ruta sería la Ruta 98 la cual se fundó en la década de los años 60`s.

De allí, y por el secuencial crecimiento del municipio se desprenderían años más tarde nuevas y competitivas rutas. Las cuales hoy en día son: Ruta 98, Ruta 50, Ruta 28, Ruta 28 Interestatal S.A de C.V, Camiones Ecológicos SFC y Taxis correspondientes para determinados sitios y con diferentes bases.

El municipio de Ixtapaluca forma parte de la zona oriente del Estado de México, el cual ha ido teniendo con el paso de los años un crecimiento demográfico y económico muy significativo; esto por los alcances de la industrialización y modernización del siglo XXI. El municipio en la década de los 50`s, contaba con una población total de 10,796 habitantes, distribuidos en distintos pueblos que formaban parte de la extensión geográfica de éste. Sin embargo, hoy en día este municipio ha alcanzado una población de 429.033 habitantes, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, (INEGI). Población que ocupa el décimo puesto de los 125 municipios que hay en el estado de México y representa un 3,0629 % de la población total de éste.

Esto podemos referirlo principalmente a la gran cantidad de unidades habitacionales que se fueron desarrollando con la evolución de la industrialización y modernización a la llegada de capitales privados muy fuertes que otorgaron un auge económico y social dentro del municipio. Capitales privados no sólo nacionales sino también transnacionales que dieron oportunidad al desarrollo acelerado de dicho municipio, colocándose de forma importante a la altura de municipios grandes como: Ecatepec de Morelos, Naucalpan de Juárez, Netzahualcóyotl, por citar algunos. Municipios que demográficamente tienen tasas poblacionales muy altas, y que perciben recursos estatales elevados mediante los impuestos que otorgan las empresas locales, efectos de la industrialización que no sólo se abarca a nivel municipal, estatal o federal, sino a nivel mundial.

El crecimiento poblacional en el municipio ha ido teniendo necesidades básicas las cuales se fueron cubriendo de una forma satisfactoria, como lo es el agua, la energía eléctrica y el drenaje, por mencionar algunos, pero este crecimiento demográfico tenía un reto importante que cubrir: “El transporte Público”. Reto que consistía en saber cómo estructurar una red de traslado para toda la gente del municipio y a la gente que poco a poco iba llegando a residir en las unidades habitacionales.

El transporte público en México y en el mundo ha desempeñado un papel sumamente importante para el desarrollo de toda sociedad, por lo tanto se ha buscado siempre un progreso significativo dentro de este sistema. Desde un simple automóvil pequeño, hasta un automóvil de grandes dimensiones; esto según las necesidades y demandas de toda sociedad.

Al mismo tiempo que el mundo avanza hacia un nuevo orden económico y político que demanda nuevas estructuras de relación, regidas por las condiciones neoliberales, nuestras principales ciudades también registran profundos cambios internos, en los cuales se integra el ¿Cómo movilizar y trasladar a la sociedad? (Becerril, 1995: 15). En 1859 se introduce en la ciudad de México el primer coche impulsado por energía eléctrica, antecedente de los tranvías que más tarde serían un popular medio de transporte de pasajeros.

A principios del siglo XX, en 1916, surgieron los camiones, primer sistema de transporte colectivo de automotores que sin restricciones de horario e itinerarios realizaban recorridos por la ciudad. De esta época hasta hoy la oferta y la modernización del transporte ha sido constante y sistemática, y ha aumentado proporcionalmente a las necesidades de la población metropolitana. Es así como el transporte público ha alcanzado por medio de una ola desarrolladora un gran auge en toda sociedad y en cada uno de los espacios en los cuales se ubica cada grupo social, desde grupos de una clase alta, hasta grupos de una clase baja.

Dentro del Estado mexicano se sustentó el crecimiento de la economía, así como una dominación y estabilidad tanto en el poder que le otorgaba la constitución como en el mito revolucionario, generador de un credo político que permitió la creación de la estructura corporativa que sometía a la sociedad, debido a que se suponía que los líderes eran leales a las instituciones y no a sus bases. En consecuencia, y no sólo en organizaciones públicas, el transporte público se ubicó dentro de la estructura corporativa y el discurso populista del nacionalismo revolucionario del Estado y el partido hegemónico (PRI), que terminaron imponiéndose, por la vía de los hechos como normatividad, orden o como algo normal.

Entonces el corporativismo como estructura política implica un determinado orden social y, al mismo tiempo, una cultura política populista predominantemente autoritaria y antidemocrática, aunque incluyente. En términos políticos, el corporativismo le aseguró al Estado la subordinación necesaria de partidos políticos, así como de organizaciones empresariales y de trabajadores con el propósito de mantener contacto y diálogo con sus adversarios y aliados.

El corporativismo le aseguró al Estado el control de la clase trabajadora y la subordinación a sus proyectos de desarrollo económico, a través de una serie de pactos y reglamentos tácitos impuestos a las organizaciones que se traducen, no sin resistencia, en utilidad económica y obediencia política. En términos ideológicos, la estructura del corporativismo sirvió para legitimar a los grupos o clases políticas que detentaban el poder del Estado, promocionando creencias y valores afines a él; naturalizando y universalizando tales creencias para hacerlas evidentes y aparentemente inevitables.

Como se ha dicho el transporte público no queda descartado de una afinidad corporativista ya que la gran cantidad de personas que conforman una organización se encuentran inmersas dentro de esa corporación que se acata de acuerdo a intereses organizacionales. Esto lo podemos observar principalmente

previo a elecciones las cuales representan una nueva oportunidad de seguir vigentes dentro de una organización que es base de su sustento social, económico y laboral, dentro de la ruta en la que se ubica su fuente de trabajo con la aglutinación de todo el transporte público.

Dentro de las organizaciones y, principalmente, en los transportistas del servicio público de la ruta 28 del municipio de Ixtapaluca se encuentran diversos fenómenos, entre ellos las movilizaciones, las cuales han llevado a la legitimación o a la descalificación de sus actos, esto por el descontento, en ocasiones de los dirigentes de dichas organizaciones y en otras ocasiones por la inconformidad de los transportistas dentro de la organización. Estas movilizaciones se llevan a cabo por el interés de los líderes, esto por la presión que quieren ejercer hacia el gobierno para el beneficio de su organización.

En el municipio de Ixtapaluca las movilizaciones han sido moderadas ya, que por lo regular, se les satisfacen las gestiones ejercidas hacia el gobierno, aunque no son gestiones para algún beneficio dentro de la organización sino que también gestiones que involucran el reordenamiento de las diferentes rutas existentes en el municipio. Por lo regular, este tipo de ejercicios llegan a acuerdos pacifistas ya que las movilizaciones fuertes y en donde se aglutina gran cantidad de masas son para beneficios e intereses colectivos dentro del Estado de México para el transporte público.

Es por ello que el transporte público, y principalmente la Ruta Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca, es de gran interés investigar y analizar la relación corporativa que se tiene hacia el Partido Revolucionario Institucional, ya que conforman una rama importante de dicho partido, es así como llegamos a la siguiente cuestión: **¿Con qué tipo de Cultura Política cuentan los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca y cómo influye en sus prácticas corporativas con el Partido Revolucionario Institucional?**

La siguiente investigación es relevante para la Ciencia Política ya que es un tema que, como ya lo mencioné, tiene que ver con Cultura Política y Corporativismo en sí, trata además un enfoque dirigido hacia los transportistas en el Estado de México. Grupo que con el paso de los años, ha ido adquiriendo mayor terreno político y gran influencia política dentro del Estado. De acuerdo con el tema del transporte público, solamente podemos encontrar un tema relacionado y tiene que ver con el reordenamiento en el municipio de Toluca (Trejo, 2006:1)

La Cultura Política es un tema influenciado por disciplinas tan diversas como la política, la psicología, la sociología entre otras. En sí, el término hace referencia a las percepciones, actitudes y costumbres de la gente hacia la forma en la que considera, desempeña y trabaja su gobierno, y la manera en la que se relaciona entre él; esto, involucrando al corporativismo dentro de los transportistas con el Partido Revolucionario Institucional.

El concepto de Cultura Política desde el punto de vista moderno surge en el campo de la sociología anglosajona a partir del reconocimiento de establecer una teoría capaz de explicar todos aquellos cambios políticos en relación directa con la sociedad, los cambios modernos de los procesos políticos electorales requieren de una explicación e interpretación axiológica. Todo esto con el fin de explicar las prácticas corporativas en los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V con el Partido Revolucionario Institucional.

Esta investigación es original ya que como mencioné, este tema no ha logrado ser definido con exactitud dentro de los parámetros mencionados en el Estado de México, por eso mismo considero que habrá originalidad. De igual forma esta investigación es de suma importancia para la sociedad en general, por el uso político que ejercen los partidos políticos y asociaciones, hacia las organizaciones: en este caso la Ruta 28 de Ixtapaluca. Otro punto importante a señalar son los conflictos de poderes e intereses creados por parte de los líderes políticos y los líderes de dichas organizaciones para la legitimización de éstos.

Asimismo, dentro de esta investigación se aportará un conocimiento respecto a cuál es la cultura política de los transportistas del municipio de Ixtapaluca. De igual forma, se analizarán las prácticas corporativas de los transportistas que influyen en el uso estratégico del Partido Revolucionario Institucional (PRI), mediante el acarreo y el clientelismo en los periodos electorales; principalmente en el año 2011- 2013. Conoceremos el por qué de las prácticas corporativas que se tienen hacia un partido dominante en el Estado de México (PRI), tanto en los transportistas, como en los líderes de dichas organizaciones. Y así tener un panorama más amplio de las situaciones que en algunos momentos nos afectan a todos.

Dentro de los objetivos de esta investigación se pretende explicar la relación de las prácticas corporativas con el Partido Revolucionario Institucional, (PRI) con la Cultura Política de los transportistas de la Ruta 28 del municipio de Ixtapaluca en el año 2011-2013.

Por lo que se identificarán las prácticas corporativistas de los líderes en los transportistas de la Ruta Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca con el Partido Revolucionario Institucional, se distinguirán los elementos de cultura política de los transportistas así como también se contrastará la cultura política y prácticas corporativas en el plano electoral de los transportistas de la Ruta Interestatal 28 S.A de C.V, específicamente en las elecciones del año 2012.

De la misma manera se relacionarán las prácticas de movilización y corporativas en diversos tiempos y espacios de los transportistas de la Ruta Interestatal 28 S.A de C.V con el Partido Revolucionario Institucional y de igual forma las prácticas corporativas con los intereses de los dirigentes de dicha Ruta.

La hipótesis de este proyecto de investigación es que los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V del Municipio de Ixtapaluca tienden a prácticas corporativas con el Partido Revolucionario Institucional, (PRI), ya que en éstos existe una Cultura Política de “Súbdito”, además de tener una identidad con dicho partido, el cual otorga beneficios que permiten a la organización un desarrollo económico mediante el intercambio de incentivos materiales.

El tipo de estudio que se realizará en la investigación será explicativo ya que se busca explicar las causas que ocasionan las prácticas corporativas que ejercen los transportistas de la Interestatal 28 hacia el Partido Revolucionario Institucional (PRI). El siguiente proyecto de investigación será un Estudio de Caso ya que al explicar las prácticas corporativas de los transportistas de la Interestatal 28 S. A de C.V con el PRI las posibilidades de establecer y verificar las relaciones entre los fenómenos es posible. Ya que no hay ninguna base empírica para establecer una preferencia posible ni para controlar la influencia de las posibles causas.

Cabe mencionar que la investigación es de tipo retrospectivo ya que para poder explicar el por qué de las prácticas corporativas de los transportistas de la Interestatal 28 con el PRI hay que tener como base lo que ha ocurrido tiempo atrás en función de que las organizaciones, por lo regular, en la mayoría de los casos se incorporan a los sindicatos. De igual forma considero que esta investigación es prospectiva, ya que podré, según los avances y finalidad de dicha investigación, explicar cómo seguirán comportándose los transportistas de dicha ruta en un tiempo futuro.

El método de investigación que se utilizará será de tipo cualitativo porque analizaré el por qué se dan las prácticas de corporativismo en este tipo de organizaciones y explicaré los factores que influyen en este contexto social. En cuanto al diseño que se utilizará en esta investigación será transversal, ya que, el comportamiento de los transportistas es cambiante y particular por lo tanto se analizará lo que va ocurriendo.

Dentro del método de control se utilizará las variables de caso porque, como lo menciona Stefano Bartolini, “este se caracteriza por la falta de una formulación clara y explícita del problema”. El objetivo declarado no es el de afrontar un problema concreto formulado teóricamente, sino reconstruir imágenes generales de un fenómeno cuyos aspectos significativos se interpretan intuitivamente, apoyándose en el argumento de que en un estudio intensivo y, a veces, una reflexión con empatía garantizan la comprensión de un fenómeno.

Las técnicas que se utilizarán para esta investigación serán encuestas y entrevistas; dentro de las encuestas se manejarán distintos tipos de factores que intervienen dentro de esta investigación al mencionar aspectos acordes a la Cultura Política de cada uno de los transportistas y Corporativismo hacia el Revolucionario Institucional. Estas encuestas se realizarán principalmente a los transportistas de dicha ruta. Por otro, lado las entrevistas se manejarán bajo un enfoque más profundo y sólo se les realizara a los líderes de dicha ruta.

Los instrumentos que se utilizarán son: Computadora, Bitácora para llevar un seguimiento sistemático, grabadora y libreta, esto al momento de realizar las entrevistas principalmente.

El trabajo terminado estará estructurado por un primer capítulo en el cual se retomará y analizará de manera sistemática la Cultura Política y el Corporativismo, capítulo en donde se desglosarán cuatro puntos importantes como lo son:

- 1.1 La Teoría de la Cultura Política.
- 1.2 El Corporativismo.
- 1.3 El transporte público.
- 1.4 Organizaciones mercantiles.

De igual forma se integra un segundo capítulo, el cual nos hace mención de los transportistas de la ruta Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca, Estado de México. Capítulo que está integrado por cuatro puntos más:

- 1.1 Ixtapaluca, Estado de México.
- 1.2 El PRI en Ixtapaluca Estado de México.
- 1.3 El PRI y las Prácticas Corporativas.
- 1.4 El Transporte Público en Ixtapaluca.

Y finalmente, un tercer capítulo, en el cual nos enfocamos a la Cultura Política de los Transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V, en éste capítulo se desglosarán los siguientes seis y últimos puntos a tratar:

- 1.1 Los transportistas. Marco Jurídico
- 1.2 La Cultura Política de los transportistas de Interestatal 28 S.A de C.V.
- 1.3 Elemento Afectivo, (Emociones y sentimientos).
- 1.4 Elemento Evaluativo, (juicios y opiniones)
- 1.5 Cultura Política de Súbditos.

Todo esto acompañado de un proceso metodológico mixto el cual consiste en involucrar el método cualitativo y el método cuantitativo, proceso que es justificado con la aplicación de encuestas y de entrevistas a profundidad y concluyendo con los datos obtenidos y breves comentarios sobre éstos.

CAPÍTULO I. Cultura Política y Corporativismo

En este primer capítulo se realizará un recorrido por los antecedentes teóricos del concepto de Cultura Política y de Corporativismo mediante la concepción básica de sus precursores, como lo son: Gabriel Almond y Sidney Verba con su estudio clásico llamado *The Civic Culture*. De igual forma, se analizarán las principales críticas que se les hacen a éstos precursores de la Ciencia Política en relación a su estudio clásico, mencionado anteriormente, relacionándolo con el caso Mexicano.

Por otro lado y con relación al estudio de Gabriel Almond y Sidney Verba, se analizarán los estudios pioneros de Cultura Política en México señalando las principales aportaciones hechas por diversos autores. También se analizarán las prácticas desarrolladas por los mexicanos dentro del sistema político con relación a la apatía, al cinismo y al desinterés; mediante prácticas como el amiguismo, clientelismo, nepotismo, compadrazgo y la corrupción. Prácticas Políticas que nos llevan a determinar la existencia o no, del corporativismo dentro de los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V. Y por último, se hará una distinción entre lo que es Cultura Política y Culturas Políticas para poder ubicar a nuestra población objetivo y determinar si cuenta con uno o varios tipos de Cultura Política.

1.1 Teoría de la cultura política

Cuando se aborda un tema como el de Cultura Política generalmente lo que predomina es la imprecisión conceptual, ya sea de un autor a otro, de un ensayo a otro, de un articulista de fondo a otro. Son muchas las posibilidades de diferencia y no son pocos los vacíos y las contradicciones que resultan del uso del término en los medios sociales más disímiles, desde el académico-universitario hasta el periodístico; pasando obligadamente por aquel medio en que se encuentran los que viven de y para la política. Sin embargo, esta forma confusa de difusión y uso

de un término obliga más que nunca a precisar conceptualmente lo que con él se trata de designar, referir o pensar.

Sobre la noción de Cultura Política circula en nuestro medio una concepción generada en otra latitud geográfica y cultural que se ha terminado por asimilar como la única posible. Se trata de la versión y visión propia de la ciencia política norteamericana, representada específicamente por Gabriel Almond y Sidney Verba y de igual forma la de Lucian Pye. Ahora bien, pasemos a revisar lo que Pye, Roíz, Almond y Verba nos proponen como definición de lo que se entiende por Cultura Política y veamos si es viable aglutinarlas sobre un eje común.

Para Pye, “La cultura política es el conjunto de actitudes, creencias y sentimientos que dan orden y sentido a un proceso político y que provee los supuestos y las reglas implícitas que gobiernan el comportamiento en un sistema político”. (Galván y Farfán, 1992:12). Muy cercano a este planteamiento es el de Roíz, que puede resumirse en la idea de que el comportamiento político de cada país es resultado de su cultura política.

Para él, la existencia de cultura política se reconoce por los más variados factores: por la educación, la herencia, el ambiente, etcétera. De esta forma Roíz enlaza su planteamiento con el de Almond y Verba y a la vez se queda corto al sugerir que la cultura política de un país es el producto, por un lado de la historia colectiva de un sistema político; por el otro, porque es la consecuencia de las historias de vida de los miembros de ese sistema. Es un producto público y privado, colectivo e individual a la vez.

Para Almond y Verba la cultura política se define a partir de tres dimensiones: Lo cognitivo, lo afectivo y lo evaluativo. Lo *cognitivo* remite al conocimiento de y acerca del sistema político, de sus insumos y rendimientos, de sus roles y de las personas que los ocupan. Lo *afectivo* denota los sentimientos acerca del sistema político, de sus roles, de su personal y sus productos. Y por último, lo *evaluativo*

que tiene que ver con los juicios y opiniones sobre los objetos políticos que incluyen valores estándar y criterios con información y sentimiento.

De esto que para Gabriel Almond y Sidney Verba la Cultura Política es el producto de la historia del sistema político y de los miembros individuales del sistema, y por ello, está asentada en los acontecimientos públicos y en la experiencia privada. (Galván y Farfán, 1992:12).

La teoría de la cultura política que Gabriel Almond y Sidney Verba formularon hace más de cuarenta años en su estudio *The Civic Culture* sigue siendo una de las más relevantes. De hecho, en muchos sentidos podría considerárseles como los fundadores de este campo de estudio en la ciencia política moderna. Sin embargo, y debido, precisamente a la importancia de esta teoría, un torrente de críticas se ha precipitado desde su publicación, por lo que en éste escrito se trata de recuperar algunas de las más relevantes. (García, 2006:134).

Una fuente importante de la teoría de la cultura política se nutre de las reflexiones y la discusión que se suscitó a mediados del siglo XX sobre la teoría de la personalidad política, sobre todo acerca del concepto de la personalidad autoritaria, no obstante que, el concepto de personalidad remite a la disciplina de la psicología y el de cultura al de la antropología, la ciencia política los ha conjuntado para darle contenido al concepto de cultura política, el cual ha llegado a considerarse como una suma del conjunto de actitudes, características y prácticas específicamente políticas de una comunidad.

En la primera mitad del siglo XX proliferaron los estudios que aplicaban a la ciencia política lo que se denominó el enfoque psicocultural, caracterizado por tratar de derivar las actitudes políticas de las no políticas, para lo cual se concentraban los esfuerzos en el estudio y análisis de los factores que se consideraba podían incidir en la conducta política, tales como la socialización infantil, las motivaciones inconscientes y los mecanismos psicológicos de ajuste.

Derivándose de éste enfoque, una de las bases teóricas más importantes del trabajo de Almond ha sido la presunción de que las instituciones y la conducta política de una sociedad podían explicarse en buena medida a partir de una serie de actitudes no políticas.

La atención que Almond dirige al tema de la cultura política en esta época se debe también, en buena medida, a la contraposición entre el totalitarismo y la democracia, los dos tipos básicos de regímenes políticos que luego de la segunda guerra mundial eran identificados como la disyuntiva a la que se enfrentaba el mundo, cuya oposición no parecía reducirse a la forma en que se estructuraban sus instituciones políticas, sino también al tipo de personalidad y cultura política que existía en uno y otro.

The Civic Culture de Gabriel Almond y Sidney Verba se proponía identificar y explicar los rasgos más sobresalientes de la cultura política democrática. A diferencia del siglo XIX y principios del XX, cuando las indagaciones sobre el "carácter nacional" de los estadounidenses y otros pueblos se hacían sobre todo por parte de escritores, historiadores y antropólogos, el período de la posguerra señaló el inicio de la exploración de éste campo por parte de los sociólogos y politólogos, quienes inspirados por el entonces novel enfoque conductista, examinaron la cuestión con instrumentos distintos a los de sus antecesores; en lugar de apoyarse en la erudición, la observación y la interpretación, recurrieron a instrumentos metodológicos más sofisticados y complejos, sobre todo a la técnica del muestreo de la opinión pública, cuyo ejemplo paradigmático, al menos en el campo de la ciencia política, fue precisamente *The Civic Culture*. (García, 2006:135).

Sin embargo, y a pesar de que antes de éste libro ya se habían realizado importantes trabajos de investigación basándose precisamente en la técnica de la encuesta. *The Civic Culture* revolucionó la forma de hacer investigación y hasta la fecha es la base primordial para los estudiosos de la Cultura Política para

comprender y analizar de mejor manera aspectos fundamentales para este gran y diverso campo de investigación ya que dentro *The Civic Culture* el propósito más importante es mostrar que la estabilidad de la democracia en un país no depende sólo de sus instituciones democráticas, sino también, y sobre todo, de las actitudes políticas y no políticas de la población. Y más aún, en éste texto se trata de demostrar que este tipo de actitudes de los británicos y estadounidenses eran determinantes en la estabilidad democrática de sus respectivos países, en tanto que la carencia correspondiente en otras sociedades hacía inestable e inseguro su régimen democrático.

Dentro de la prueba empírica Almond y Verba decidieron aplicar un extenso cuestionario a una muestra representativa de la población de cada uno de los cinco países que consideraban analizar, esto para demostrar la hipótesis que sostenían. El estudio incluía además la realización de una serie de entrevistas a fondo con algunos individuos seleccionados de la muestra, con las cuales pretendían construir lo que llamaban las "historias de vida" de éstos, y utilizarlas para ilustrar y argumentar algunas de sus afirmaciones.

Gabriel Almond y Sídney Verba dentro de su perspectiva de estudio originalmente habían seleccionado a Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania, Francia y Suecia para realizar el estudio, sin embargo, en el trayecto del diseño, decidieron sustituir a los dos últimos por Italia y México, pues consideraban que las inestabilidades de la cuarta república francesa distorsionarían el análisis y la inexistencia en Suecia de un instituto experimentado de opinión pública lo dificultarían insuperablemente. Sin embargo, la selección de países que hicieron Almond y Verba no fue la más afortunada. En primer lugar, a pesar de que en la parte introductoria del estudio decían que una condición que habían puesto a la selección de países era que se tratara de regímenes democráticos, no hicieron mayor distinción entre modelos de democracia, niveles de desarrollo político u otro tipo de indicadores sociopolíticos, por lo tanto, no impedía el desarrollo de dicho estudio.

Independientemente de lo desafortunado de la selección de países, *The Civic Culture* se convirtió en una de las grandes aportaciones a la ciencia política en el siglo XX y aunque hay variados estudios relacionados con este campo, hoy día este estudio es considerado como la base y raíz principal para el estudio de la cultura política, por lo tanto, no se debe dejar pasar por alto esta obra.

Uno de sus mayores méritos es explicar, sistematizar y aplicar una teoría de la cultura política que contribuya al esclarecimiento de los procesos políticos, labor que a pesar de venirse realizando con anterioridad, no había recibido todavía un tratamiento similar al que le dieron Almond y Verba.

Como lo resumiría, claramente, después Almond, “la teoría de la cultura política que sustenta al estudio consta de cuatro elementos básicos”:

1. La cultura política es el campo de orientaciones subjetivas hacia la política de una determinada población nacional, o bien, de un segmento de ella.
2. La cultura política tiene componentes cognitivos, afectivos y evaluativos (que incluyen conocimientos y creencias sobre la realidad política, sentimientos con respecto a la política y compromisos con ciertos valores políticos).
3. El contenido de la cultura política es el resultado de la socialización infantil, la educación, la exposición a los medios de comunicación y las experiencias adultas con el desempeño gubernamental, social y económico.
4. La cultura política afecta la estructura y el desempeño político y gubernamental; la constriñe, ciertamente, pero no la determina. Las vinculaciones causales entre cultura y estructura y desempeño van en los dos sentidos. (Gracia, 2006:142).

Almond considera que una de las contribuciones más importantes de esta teoría es que señala la diferencia entre la realidad y la percepción individual de la política, es decir que, aunque exista una realidad política institucional, efectiva y operante, ésta no necesariamente se corresponde con la percepción que tienen de ella los individuos de una sociedad. Se desprende de ello que, los fundamentos de la estabilidad de un régimen no se encuentran exclusivamente en las instituciones y prácticas políticas efectivas, sino también, y en buena medida, en lo que los individuos perciban de ellas. En el caso de los gobiernos democráticos, esto

significa que no basta con que sus instituciones se comporten como tales, sino que es necesario que los individuos así lo crean.

No obstante, la importancia de considerar los aspectos subjetivos de la cultura, Almond pasa por alto que la cultura se compone no sólo de lo que la gente piensa, sino también de lo que hace. Una parte fundamental del análisis cultural es sin duda alguna la diferenciación e identificación de ambos aspectos, pero la interpretación de una cultura que se base sólo en uno de ellos corre el riesgo de mostrar una imagen parcial.

Almond y Verba corrieron ese riesgo al describir la cultura política de los cinco países que incluyeron en el estudio basándose tan sólo en impresiones subjetivas, es decir, en las respuestas que daban los individuos a sus preguntas.

A pesar de que pudieron haber confrontado muchos de sus resultados con diferentes registros y estudios sobre la conducta real y verificable de los individuos de esos países, lo cual habría dado una imagen más amplia de su cultura, no lo hicieron así, ofreciendo tan sólo un panorama exclusivamente subjetivo.

Ciertamente, la crítica del conductismo iba en el sentido de la concentración exclusiva en las instituciones, no en su estudio, el cual siempre consideró importante. Más aún, en la mayor parte de los trabajos que ha dedicado al tema de la historia de la ciencia política, Almond ha sido muy cuidadoso para no desestimar la importancia del estudio de las instituciones políticas, sin embargo, más allá de esta declaración de principios, una breve revisión de las obras típicas de los conductistas, incluidas por supuesto las del propio Almond, mostraría claramente que ellos también han incurrido en un exceso, precisamente el opuesto, dado que con su insistencia en el estudio del comportamiento político real de los individuos han prestado poca atención al efecto real de las instituciones en ellos.

Hasta ahora se ha hecho alusión en este escrito a la cultura política democrática, pero esto no es del todo preciso, no al menos en los términos de Almond y Verba que escribieron *The Civic Culture* precisamente con la intención de crear ese nuevo concepto, la cultura cívica.

El propósito explícito del estudio fue mostrar que la cultura política congruente con el gobierno democrático no era la cultura democrática planteada por la teoría clásica, ya que ésta supone una cultura de participación política intensa y activa, lo cual no sólo es ajeno a la realidad cultural de las sociedades democráticas, sino que en caso de que se diera, constituiría más un factor de amenaza y acoso para el gobierno democrático que de apoyo.

Declarándose en repetidas ocasiones admirador y seguidor de Aristóteles, Almond ha dicho que así como éste llegó a la conclusión de que el mejor gobierno era el mixto, del mismo modo él había concluido que la mejor cultura política era la mixta; la que combinaba lo tradicional con lo moderno, o en los términos que junto con Verba acuñó, aquella que mezclaba las orientaciones parroquianas, subordinadas y participativas. Del mismo modo, el ciudadano democrático ideal para Almond no es aquel plenamente participativo, sino igualmente el que combinara esas tres orientaciones.(García, 2006:148).

Dentro de la Cultura Cívica, se enumeran cuatro críticas en relación a este tema, las cuales son las siguientes:

En primer lugar, como ya se ha dicho, Almond y Verba plantean, sin explicar sus razones, que Gran Bretaña y Estados Unidos son las democracias más exitosas, también las que más se acercan a la cultura cívica. No obstante, si acuñaron el concepto de cultura cívica para diferenciarlo del modelo ideal de cultura política democrática, y encontraron que en estos dos países se daba la mezcla de orientaciones que le atribuían, no deja de resultar paradójico que no determinen llanamente que estos dos países son ejemplos prácticos de cultura cívica y no los que más se le acercan.

En segundo lugar, Almond y Verba evadieron un problema complejo al no tratar de establecer un indicador o un mecanismo preciso para determinar si una cultura política era cívica o no.

En tercer lugar, una cuestión todavía más seria es la que se refiere al tipo de participación política que Almond y Verba tomaron en cuenta. Como puede deducirse a partir de una observación general, la participación política en las sociedades modernas puede adoptar muchas formas y canales de expresión, que incluyen manifestaciones en espacios públicos, bloqueos de vías de comunicación, cartas o mensajes a agencias gubernamentales o medios de comunicación, participación en organizaciones sociales, emisión del voto, etc.

Sin embargo, aun cuando Almond y Verba no son muy explícitos en esto, todo parece indicar que el tipo de participación política que tomaron más en cuenta, y que consideraron determinante para evaluar la orientación participativa de la cultura cívica, fue la participación en organizaciones sociales. Obviamente esto no es casual, pues este tipo de participación política es el que se considera más importante en los países anglosajones, modelo a partir del cual evaluaron a las otras instituciones y culturas políticas.

No obstante, si Almond y Verba hubieran tenido en cuenta otros canales de participación política, como las elecciones, por ejemplo, que sin duda alguna puede considerarse el más obvio, común y legítimo, no sólo podría haber tenido más elementos de juicio para evaluar a estas culturas políticas, sino tal vez habrían tenido que modificar sus conclusiones.

En cuarto lugar, otra distorsión notable que se produce debido a la adopción del modelo democrático anglosajón tiene que ver con la mezcla de orientaciones políticas en el propio individuo. En la parte final del libro Almond y Verba plantean que los individuos de una democracia pueden tratar de influir en las decisiones políticas por dos vías: dirigiéndose directamente a las autoridades políticas,

especialmente a los representantes populares, o bien, dirigiéndose a las autoridades administrativas, particularmente a los funcionarios públicos de las agencias gubernamentales.

Desde su perspectiva, la primera vía constituye la etapa más avanzada de la maduración histórica y política del individuo; la que los convierte en plenos ciudadanos, mientras que la segunda debe considerarse una etapa previa; una actitud más característica del súbdito que del ciudadano. No obstante, no reparan en que esta diferencia de inclinaciones puede deberse en buena medida a las dinámicas de los distintos sistemas electorales que operan en las democracias, es decir, que no son necesariamente una secuencia de evolución histórica de la cultura política.

Por otra parte, los problemas metodológicos del estudio, particularmente sobre la técnica de la encuesta base, no sólo de *The Civic Culture*, sino muy probablemente el recurso metodológico por excelencia del conductismo. El primero de ellos tiene que ver con la conexión entre las percepciones subjetivas de los individuos y el estado de las instituciones políticas. Almond y Verba están plenamente conscientes de que las percepciones de los individuos no necesariamente corresponden con la realidad social, pues hay entre ambos una brecha en la cual los procesos subjetivos pueden distorsionar las percepciones. No obstante, esta precaución no parece aplicarse adecuadamente a la interpretación de muchos de los resultados.

Las respuestas distintas de las personas entrevistadas de los cinco países en cuestión se interpretaron siempre como un problema de percepción individual; de la situación de la cultura política, cuando muy probablemente se trataba de diferencias objetivas del desarrollo de las instituciones gubernamentales, de los aparatos de seguridad pública, en este caso, y del trato que éstas dispensan a los ciudadanos. Dentro de estas críticas realizadas para Gabriel Almond y Sidney

Verba encontramos un gran desatino en la selección de países, y el que ha sido más criticado es la inclusión de México.

Este desatino puede llegar casi a la incongruencia si se atiende el hecho de que por esta época la abrumadora mayoría de los especialistas en política comparada y en política nacional mexicana coincidían en que México estaba lejos de poder ser incluido entre los sistemas de gobierno democrático, o bien, que sólo podía ser considerado un régimen democrático de estatuto muy especial. Así, siendo que Almond y Verba habían puesto como condición de su selección que se tratara de países democráticos, no deja de extrañar que hayan pasado por alto semejante restricción.

Además, es muy probable que, de los cinco países incluidos, México sea el país que los autores menos conocían, pues es lo que parecen indicar sus interpretaciones erróneas y desafortunadas de la realidad política mexicana.

Uno de los ejemplos más notables de esto es la interpretación que dan a la respuesta de los entrevistados sobre el sentido de su voto en las elecciones de 1958. En éste aspecto los autores encontraron, no sólo que los mexicanos estaban empatados con los británicos y estadounidenses en su disposición a revelar la decisión tomada en las elecciones locales, ya que en los tres casos tan sólo el 1% se había negado a proporcionar esta información, sino que, además encontraron que los mexicanos habían superado ligeramente a los británicos y estadounidenses en este mismo indicador correspondiente a las elecciones nacionales. En tanto que los italianos fueron los que calificaron más bajo en este indicador, pues el 32% se negó a revelar su voto, Almond y Verba interpretaron sencillamente que los mexicanos, a diferencia de los italianos, no tenían nada que ocultar, en tanto que la mayoría de ellos votaba por el entonces partido dominante: el PRI.

Así, de haber conocido un poco más el caso mexicano, se habrían percatado de que por aquel entonces el PRI no era sólo un partido dominante, sino prácticamente hegemónico, cercano a la exclusividad. En esa época, los analistas de la política mexicana sabían muy bien que las estadísticas electorales eran todo, menos un instrumento confiable para analizar el comportamiento político de los mexicanos, además de que las elecciones se celebraban generalmente bajo un clima de coacción y persecución. Ciertamente, una de las restricciones más importantes de la política comparada es la imposibilidad humana de conocer a fondo cada país, pero en este caso, el desconocimiento de un hecho tan notable provoca una interpretación más que imprecisa.

Otro de los elementos que ilustran lo desatinado de la inclusión de México o, al menos, de su tratamiento, es la restricción metodológica que se advierte desde la primera parte del libro, en donde se explica que debido a las precarias condiciones de la infraestructura de comunicaciones en el país el estudio se aplicó sólo en las poblaciones que tenían más de 10,000 habitantes. Así, no se consideró, o no se tomó seriamente en cuenta que, en un país abrumadoramente rural como era México, en esa época, con más del 60% de la población ubicada en el medio rural, una discriminación de este tipo produciría importantes distorsiones en los resultados.

Muy probablemente el sesgo que ello produjo explica el hecho de que varios de los indicadores y cuadros elaborados con los resultados ubiquen a México por encima de Alemania e Italia, o incluso, como se ha mostrado, encima de Estados Unidos y Gran Bretaña, lo cual habría llamado inmediatamente la atención a los investigadores familiarizados con la sociedad mexicana, quienes habrían percibido el claro desajuste de la imagen que proyecta el estudio.

Después de haber revisado las críticas hechas al estudio de Almond y Verba y, de igual manera, haber explicado el desatino de México al haber sido incluido en su

investigación, pasaremos a dar un recorrido por los primeros estudios de cultura política en México, mencionando sus principales aportes de diversos autores.

Primeramente, abordaremos el aporte de Pablo González Casanova, en donde nos mencione que el surgimiento y la estructuración concreta de la cultura política mexicana implica una historia de luchas, que proceden o suceden al desarrollo del capitalismo, al derrocamiento de las antiguas oligarquías de origen colonial y a su recomposición o asociación con las nuevas burguesías dominantes. La práctica de esa cultura, por lo tanto, ha estado muy vinculada al problema político de “asegurar el dominio propio de los demás”, hecho característico del neocolonialismo pero también del capitalismo. En el caso de México el dominio se ha realizado mediante dos caminos principales: la mimesis y la tolerancia, fenómenos que en lo psicológico e ideológico corresponden a las estructuras de la coalición y la representación. (González, 1981:63).

La cultura política mexicana expresa ante todo a un pueblo orgulloso y mutilado; combina la cultura del poder con la simpatía ideológica y la tolerancia formal y real, mezcla la concesión y el consumo, la legalidad y la soberanía, con estructuras de trampa, corrupción y represión, a las que se añaden las viejas y nuevas artes de manipulación de la información, silenciamiento o entorpecimiento de la expresión, y desestructuración o cantiflismo teórico e ideológico.

Estos problemas serios no anulan la riqueza de una cultura política capaz de usar el lenguaje más dulce y agresivo, la cortesía y el grito, el aguante y el arrojo. Pero constituyen el reto principal para un cambio en el Estado, en sus formas de control y acumulación. Son el primer reto a vencer por la sociedad civil. (González, 1981:77).

Por otra parte, la cultura del nacionalismo revolucionario que atizó por muchos años a México, individualmente, sirvió de mucho ya que pudo aglutinar alrededor de un proyecto político a casi toda una sociedad que era premiada o bonificada

sectorialmente, según sus necesidades. El corporativismo casi total de la misma, estandarizó al individuo en una sociedad desigual e injusta, pero además le creó lo que Rafael Segovia llama: “una cultura política inmóvil”, planteando que: “La desconfianza se asienta en México en una tradición secular, colonial, o posteriormente independiente, donde no se crea una conciencia ciudadana, responsable y participativa, el escepticismo y la desconfianza son la base de la vida política y, consecuencia inevitable del retraimiento y la indiferencia de los ciudadanos, por ende, de los electores ” (Segovia, 1997:12-15).

Segovia confirma ampliamente que, “es un resultado maquinado de toda una cultura sistémica post-regímenes revolucionarios”. Los mexicanos fuimos “domesticados” en la medida en que, culturalmente, nos masificaron, siguiendo a Freire,- “entendida la masificación como un estado en el cual el hombre aun cuando piense lo contrario no decide”. (Segovia, 1997:19).

Dentro del sistema político en México existen problemas dentro de la sociedad, en los cuales podemos encontrar prácticas o actitudes como la “apatía”, o el “desinterés” en una cuestión política y, por ende, problemas que forman parte de su cultura política de cada uno de ellos.

Es indiscutible que el país ha sufrido grandes transformaciones en su vida política durante las últimas décadas que han llevado a una sustancial transformación del sistema partidista mexicano. Podríamos decir que, desde los finales de los años setenta hasta nuestros días, el país ha venido transitando paulatinamente hacia un sistema electoral cada vez más democrático, que se expresa a grandes rasgos en un pluralismo real de partidos políticos, en donde los partidos de oposición, principalmente el PAN y el PRD, cuentan con posibilidades reales de disputarle el poder al PRI; dejando atrás el viejo sistema de partido hegemónico.

También tengo que mencionar que, entre otras están las instituciones electorales que cada vez más autónomas, con respecto al gobierno, contribuyen a crear

mejores condiciones de veracidad en los procesos electorales y, por ende, un mayor reconocimiento de los resultados electorales como, por ejemplo: el mecanismo privilegiado para acceder al poder político.

Siguiendo la misma línea, otras son las mejoras de condiciones institucionales de equidad entre los partidos, esto para contender por los puestos de dirección política, tanto económica, política y social. Y, por último, una mayor alternancia política, la cual es considerada, por varios investigadores, como una condición necesaria para un régimen democrático.

El avance democrático que ha venido experimentando el país ha permeado, en términos generales, los diferentes ámbitos de gobierno, así como las distintas demarcaciones administrativas del territorio nacional, en menor o mayor grado, de acuerdo con las dinámicas y circunstancias particulares de su vida política. En este contexto de democratización de la vida político partidista del país, los fenómenos electorales adquieren gran notoriedad, pues en tales circunstancias no se puede entender a la democracia sin la actuación de los partidos políticos, y la participación electoral de los ciudadanos.

De hecho, una de las características fundamentales que definen a los sistemas políticos democráticos es precisamente la toma de decisiones de las mayorías. No obstante, cuando dichas mayorías son superadas cuantitativamente por el número de ciudadanos “apáticos”, o “desinteresados” en ejercer su derecho al voto, se pone en entredicho el grado de legitimidad de las decisiones tomadas por los representantes políticos que han sido elegidos por una supuesta mayoría. Ante esta problemática, las instituciones electorales en nuestro país hacen esfuerzos encomiables para fomentar una cultura político-electoral participativa. Esfuerzos que en muchas ocasiones parecen ir en contracorriente con la actuación de los partidos políticos, quienes en su afán de conquista del poder rayan en la descalificación de sus contrarios y de las mismas instituciones electorales y, lejos de contribuir a generar una mayor confianza ciudadana en los procesos

electorales, acrecientan la desconfianza en las instituciones políticas del país, inclusive de sus mismas organizaciones partidistas.

En tal sentido, es indiscutible que una de las causas que provocan la baja participación electoral tenga que ver con la poca confianza que profesan los ciudadanos a los partidos políticos, a los candidatos, a los órganos electorales, etcétera. Además de la baja confianza que tienen los ciudadanos en las instituciones políticas del país, otra causa que provoca la “apatía” ciudadana en los procesos electorales tiene que ver con la falta de resultados positivos tangibles para la población de las diferentes administraciones en los tres ámbitos de gobierno.

Esto es mientras la sociedad no vea que su participación electoral se refleja en mejoras palpables y evidentes; la ciudadanía está expuesta al desencanto y desilusión de sus esperanzas de cambio que representan una mejora en sus condiciones de vida. (Cortés, 2008:115-118).

De allí que, podemos encontrar deducciones lógicas encaminadas a la “razón de ser” de la cultura política de cualquier individuo y de igual manera a la cultura política de grupos en general, sin embargo, estas muestras de desinterés, apatía y baja desconfianza que se tiene por parte de la ciudadanía, se reflejan en la poca participación político- electoral y, por ende, se ven reflejados en una cultura política encaminada a un desinterés total.

Dentro del sistema político mexicano podemos encontrar diversas prácticas, como lo son: el amiguismo, el compadrazgo, el clientelismo, la corrupción y el corporativismo. De tal forma que, en el siguiente cuadro, se muestra en qué consiste cada uno de los términos antes mencionados.

Cuadro 1. Prácticas del Sistema Político Mexicano

AUTOR.	CONCEPTO.
Real Academia Española.	<p>AMIGUISMO: <i>Tendencia y práctica de favorecer a los amigos en perjuicio del mejor derecho de terceras personas.</i></p> <p>-Dentro del sistema político mexicano, normalmente encontramos que los cargos públicos se concentran en individuos que tienen vínculos de amistad con personas que tienen antigüedad dentro de las dependencias públicas, por lo que estos cargos solo son favorecidos por dichas personas; lo cual hace que el término amiguismo sea un término muy acuñado dentro del sistema político.</p>
Martha Maribel Mendoza Ontiveros.	<p>COMPADRAZGO:</p> <p>Dentro del sistema político mexicano, el compadrazgo es una de las prácticas más comunes, ya que ésta se vincula de manera formal con aquellas personas que se relacionan con individuos que conforman el aparato burocrático; y se visualiza por lo tanto es un intercambio de favores mediante la imposición de individuos con más antigüedad en el poder.</p>
Edgar Hernández Muñoz	<p>CLIENTELISMO: <i>Es una práctica estructurada en la que confluyen factores subjetivos que van más allá del simple y estereotipado trueque de favores por votos, por lo que es desacertado que se le quiera ver como una concentración que se agota en la búsqueda de beneficios recíprocos o que se explique solo a partir del hecho de que una de las partes del acuerdo actúa en desventaja y movida por una intrínseca debilidad, es decir, por sus necesidades.</i></p> <p>Regularmente este es un intercambio extraoficial de favores, en el cual los titulares de cargos políticos regulan la concesión de prestaciones, obtenidas a través de su función pública o de contactos relacionados con ella, a cambio de apoyo electoral.</p>
Gianfranco Pasquino.	<p>CORRUPCIÓN: Se designa así al fenómeno por medio del cual un funcionario público es impulsado a actuar de modo distinto a los estándares normativos del sistema para favorecer intereses particulares a cambio de una recompensa. Corrupto es por lo tanto, el comportamiento ilegal de aquel que ocupa una función en la estructura estatal.</p> <p>Dentro de lo político, y no solo en este rubro, sino en la gran mayoría, la corrupción es una acción que prolifera acciones no aceptadas en la sociedad. Ya que es una forma que facilita la labor de los individuos que ejercen esta acción mediante un mal actuar.</p>

<p>Ludovico Incisa.</p>	<p>CORPORATIVISMO: Es una doctrina que propugna la organización de la colectividad sobre la base de asociaciones representativas de los intereses y de las actividades profesionales (corporaciones). Este propone gracias a la solidaridad orgánica de los intereses concretos y a las formulas de colaboración que de ellos pueden derivar, la remoción o la neutralización de los elementos conflictivos: la competencia en el plano económico, la lucha de clases en el plano social y la diferenciación ideológica en el plano político.</p> <p>Dentro de este sistema de organización o pensamiento económico y político se considera a la comunidad como un cuerpo sobre la base de la solidaridad social orgánica, la distinción funcional y los roles entre los individuos.</p>
<p>Diccionario Electoral. (INEP)</p>	<p>NEPOTISMO: Se refiere al acto de otorgar, por parte de funcionarios gubernamentales, concesiones políticas a miembros de la propia familia o parientes cercanos, por lo general en forma de nombramientos para ocupar puestos públicos o candidaturas de elección popular, aunque también adjudicándoles contratos oficiales y utilizando, en cualquier otra forma, la posición política para favorecerlos en forma indebida.</p> <p>Por lo regular esta práctica es una de las más comunes en nuestro país y en cualquier ámbito de gobierno, ya sea el nivel federal, estatal y/o municipal.</p>
<p>Diccionario Electoral. (INEP)</p>	<p>DEDAZO: Este lo podemos entender como un término que se emplea para indicar que un gobernante, funcionario o aun un candidato a presidente de la República fue elegido por la voluntad de una persona (quien lo señaló con su dedo índice), sin considerar la opinión de los ciudadanos ni de su partido y sin respetar las normas de la democracia</p>

Fuente: Elaboración propia en conjunto de, (Real, 2001:58), (Mendoza, 2010:142), (Hernández, 2006:120), (Pasquino, 1992:377), (Incisa, 1992:373) e (INEP, 2006:1).

México es un país en el cual podemos encontrar una gran diversidad social, por lo que eso hace que sus hábitos no sean los mismos, de hecho hasta en el rubro político podemos encontrar más enmarcada esta diversidad. Galván y Farfán, señalan una perspectiva acorde con el objetivo señalado; quienes proponen hablar de cultura(s) política(s) en plural y no cultura política en singular.

Ellos señalan que toda sociedad está compuesta por un mosaico de subculturas que integran un todo, una especie de mercado en donde convive toda una serie de concepciones, practicas y valores políticos, tan variada como heterogénea sea la sociedad. (Galván y Farfán, 1992:37).

El enfoque con el cual se trata a la cultura política tiene que ver con la forma peculiar de percibir, entender y vivir de los subgrupos que integra una totalidad, bajo el supuesto de que hay diferenciaciones entre los miembros de una comunidad, ya que éstos son distintos, por motivos de género, religión, edad, nivel educativo, lugar de origen, actividad productiva o condición social, entre otros. Por algunos de estos factores, forman parte de una subcultura y tienen, por ende, en el terreno político, valores, costumbres, posturas y actitudes diferentes.

Así como los miembros de una comunidad mundial o nacional, tienen afinidades y comparten toda una serie de valores, costumbres y actitudes que les son propias, así mismo podemos encontrar, en su interior, una gran variedad de sectores poblacionales con percepciones, tradiciones y comportamientos distintos. Independientemente de los factores que los hacen distintos, los seres humanos forman parte de una comunidad amplia y, al mismo tiempo, pertenecen a un subgrupo particular, es decir, como parte de una sociedad comparte una cultura específica.

Algunos ejemplos de esta(s) cultura(s) política(s) las podemos ver reflejadas desde grupos urbanos hasta en los grupos rurales, como por ejemplo, dentro de comunidades étnicas y hasta grupos que forman parte de industrias globales. Cabe señalar que dentro de los grupos urbanos la cultura política es referida a diversas culturas(s) política(s); esto por la gran diversidad de personas que existen o conviven dentro de un mundo urbano, ya que a pesar de vivir en un mismo contexto social las prioridades y objetivos son distintos. Y, lo contrario a esto, lo encontramos en los grupos étnicos, grupos que forman parte de una minoría social, sin embargo, esto hace que por compartir una misma ideología y por ser parte de una misma etnia se puede hablar de manera singular, pero no al cien por ciento de una misma cultura política.

Dentro de este mismo contexto, y siendo parte general de una sociedad, también se encuentra el aspecto religioso, dentro de los grupos sociales, ya sean urbanos

o rurales; aspecto que se comparte en todos los grupos sociales, sin importar la afinidad religiosa de cualquier grupo.

1.2 Corporativismo

El corporativismo ha sido intensamente criticado al ser identificado como instrumento frecuente de sistemas autoritarios, o hasta totalitarios. En México, sin embargo, el sistema político heredado de la autocracia de la corona de España y las estructuras mentales; herencia del catolicismo, nos habían hecho perder prácticamente 500 años, condenándonos a la pobreza, el subdesarrollo, y sobre todo, a la organización política del rentismo y rapiña que nos manejó, especialmente, durante los últimos más de 70 años.

El corporativismo nació en México al tiempo en que el Partido Nacional Revolucionario (PNR) se convirtió en el Partido de la Revolución Mexicana (PRM). Es así que, en nuestro país, se asocia directamente con acciones populistas que sólo atienden a la legitimación de un régimen autoritario; acciones que dan lugar a clientelismos, al convertir los distintos intereses de clase en instrumentos de control, subordinación y dominación. Aún con todo, el corporativismo tiene una misión y el mexicano sin duda la cumplió: la gobernabilidad y la estabilidad política.

En México, el corporativismo tiene antecedentes desde la época colonial pero fue durante la década de los treinta, particularmente bajo la presidencia de Lázaro Cárdenas, cuando se estableció una relación corporativa de reciprocidad política entre el Estado y varias organizaciones. Fue en ese entonces, cuando se organizó al Partido de la Revolución Mexicana (PRI), con base en los sectores y cuando se estimuló la integración de grandes centrales obreras y campesinas a nivel nacional. El propósito inicial fue llevar a la práctica la política revolucionaria con el apoyo popular organizado.

La élite revolucionaria gobernante reclamaba la unidad de las clases en un gran frente nacional para lograr un desarrollo nacionalista, independiente y antiimperialista. (INEP, 2006:1)

El corporativismo mexicano ha sido definido por Philippe C. Schmitter como de tipo estatal. Toda vez que su desarrollo, estructura, y funcionamiento estuvieron asociados a un régimen político autoritario que concentró el poder y se hizo cargo de la creación de instituciones como correspondía a su naturaleza, también se hizo cargo de la promoción de los actores políticos esenciales, la clase empresarial y la clase obrera. Esto, en la perspectiva de alcanzar una rápida industrialización y modernización una vez concluida la revolución de 1910.

Por esta razón, se insiste en señalar el carácter del corporativismo mexicano, específicamente, determinado desde una génesis por ese papel preponderante que asume el estado posrevolucionario. Desde el principio, el Estado tuvo como propósito fundamentar la creación de una base social y política, sobre la cual pudiera constituirse el mismo principal agente de desarrollo. (Gatica, 2007:72).

En México, el hecho de que el Partido Revolucionario Institucional (PRI), haya cooptado y controlado, desde su creación, al sector obrero, campesino y popular de la sociedad civil organizada limitando su participación social y también política para asegurarse el control político, dejó al país marcado con algunas características consideradas como antidemocráticas, una de ellas, y la cual, aún en la actualidad, es objeto de debates políticos y académicos, es el "Corporativismo". El corporativismo es el concepto que se asume como persistente en la realidad mexicana. La definición de corporativismo se ha abordado desde distintas perspectivas, lo que ha provocado una fuerte confusión conceptual.

Cuando se habla de corporativismo es inevitable recurrir al problema teórico de su conceptualización y delimitación de las fronteras de sus categorías. Los temas a los que hace referencia el corporativismo son de relevancia debido a que forman

parte de la manera en que se desarrollaron los procesos políticos en las sociedades democráticas.

Algunas de las características que podemos resaltar cuando hablamos de corporativismo son: La existencia de monopolios de representación, la manera en que los grupos de interés influyen en la formación de políticas públicas y privadas, el estado y sus instituciones, etcétera.

Schmitter, de igual manera, menciona que es tentador revelar y denunciar como corporativistas ciertas prácticas que los regímenes condenan o promueven con títulos como “participación”, “planificación colaborativa”, “representación mixta”, y “consulta permanente”. (Schmitter, 1992: 16).

No cabe duda que, al hablar de corporativismo y de sus características podemos encontrar “*el ser*” y *el “deber ser”*; el contraste perfecto para poder entender éste término como un sistema de representación de intereses.

No obstante, el concepto se ha aplicado a diversos fenómenos como ideología, tradiciones culturales, modos de acción y de participación política, existe un acuerdo entre los especialistas en cuanto a que su significado apela a los sistemas de intermediación de intereses, a una forma de organizar las relaciones entre el estado y la sociedad.

El concepto de corporativismo es polisémico, pues se ha estudiado desde diferentes perspectivas, tales como: una forma particular de intermediación de intereses, un modelo institucionalizado de elaboración de políticas públicas, una nueva forma de organización de la economía, un sistema específico de relaciones industriales, un sistema de control capitalista sobre la clase obrera, etcétera. El siguiente cuadro desarrolla cinco diferentes conceptos de “corporativismo”.

Cuadro 2. Conceptos de Corporativismo

AUTOR.	Concepto de Corporativismo.
<p style="text-align: center;">Schmitter C. Philippe</p>	<p>El corporativismo puede definirse como un sistema de representación de intereses en que las unidades constitutivas están organizadas en un número limitado de categorías singulares, obligatorias, no competitivas, jerárquicamente ordenadas y funcionalmente diferenciadas, reconocidas o autorizadas (si no creadas) por el Estado, y a las que se han concedido un deliberado monopolio representativo dentro de sus respectivas categorías a cambio de observar ciertos controles sobre la selección de sus dirigentes y la articulación de sus demandas y apoyos.</p>
<p style="text-align: center;">G.Lehmbruch</p>	<p>De acuerdo al corporativismo como un concepto pluridimensional, diversos autores han definido al corporativismo de distintas maneras. Esta pluralidad de enfoques conceptuales pueden explicarse como el resultado acumulativo, más o menos heterogéneo, de teorías idiosincrásicas y de ambigüedad semántica. Sin embargo, G.Lehmbruch de acuerdo a esta pluralidad conceptual entiende al “corporativismo” como un fenómeno (o conjunto de fenómenos) sumamente complejo del cual diferentes dimensiones son cubiertas por conceptualizaciones distintas.</p> <p>Por lo tanto, Lehbruch menciona que el corporativismo se restringe al concepto de “corporación”, es decir; una asociación funcional comparable a los estamentos y gremios del antiguo régimen.</p>
<p style="text-align: center;">Diccionario Electoral. (INEP)</p>	<p>Es una forma de organizar los intereses y de influir en la política gubernamental. Se refiere a una estructura social en la cual las corporaciones ejercen gran poder en las vidas y actividades profesionales de sus miembros y desempeñan un papel de intermediación entre sus integrantes y el Estado. Es una manera de manejar la participación de los grupos y de usar políticamente las organizaciones; en este sentido, el Estado otorga un monopolio y subsidios a las organizaciones a cambio de su subordinación y de influencia en la selección de sus dirigentes.</p>
<p style="text-align: center;">Heckscher.</p>	<p>Heckscher, entre otros autores suecos han definido el “corporativismo” para referirse a una “situación donde las organizaciones de interés están integradas en el proceso de toma de decisiones gubernamentales de una sociedad”. (Ruin, 1974:172).</p>

<p>Ludovico Incisa.</p>	<p>El corporativismo es una doctrina que propugna la organización de la colectividad sobre la base de asociaciones representativas de los intereses y de las actividades profesionales (corporaciones), Este propone, gracias a la solidaridad orgánica de los intereses concretos y a las formulas de colaboración que de aquellos pueden derivar la remoción o la neutralización de los elementos conflictivos: la competencia en el plano económico, la lucha de clases en el plano social y la diferenciación ideológica en el plano político.</p>
------------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia en conjunto de: (Schmitter, 1992:24), (Lehmbruch, 1992: 16), (INEP, 2006: 1) y (Bobbio, 1992: 372).

El Necorporativismo, o corporativismo liberal, o también conocido como corporatismo (siempre diferenciado del corporativismo organicista y autoritario), puede ser visto, ya sea como un sistema institucionalizado de representación de los intereses, o como un sistema institucionalizado de formación, decisión y ejecución de las políticas y programas de acción.

El primer aspecto es, principalmente estructural, el segundo es, principalmente funcional. Schmitter plantea el aspecto estructural del modelo neocorporativo:

"Un sistema de representación de los intereses cuyas unidades constitutivas están organizadas en un número limitado de categorías únicas, obligatorias no en competencia entre sí, ordenadas jerárquicamente y diferenciadas funcionalmente, reconocidas o autorizadas por el Estado que deliberadamente les concede el monopolio de la representación en el interior de las respectivas categorías a cambio de la observación de ciertos controles sobre la selección de sus líderes y sobre la articulación de las demandas y de los apoyos a dar". (Schmitter, 1992:24).

En el aspecto funcional, por su parte, el neocorporativismo postula que en el proceso de formación, decisión y ejecución de las políticas-programas de acción, las grandes organizaciones de los intereses deben colaborar entre sí y con las autoridades públicas. (Schmitter, 1992:24).

Lehmbruch menciona que es precisamente por la profunda interpenetración recíproca entre las burocracias del Estado y las grandes organizaciones de intereses que el concepto tradicional de representación de los intereses se vuelve algo inadecuado para comprender el corporativismo a nivel teórico. Se trata más bien de un sistema integrado de "guía social" que no debe ser confundido "simplemente con mayores consultas y colaboración entre gobiernos y grupos de interés organizados", fenómeno "naturalmente común a todas las democracias constitucionales con una economía capitalista altamente desarrollada". (Lehmbruch, 1992: 18).

El neocorporativismo es considerado idóneo para ambos fines porque su política de colaboración interclasista favorece el consenso social y las compensaciones normativo-institucionales acordadas a los sindicatos a cambio de la moderación de sus demandas económicas aseguran a los empresarios la oportunidad de acumulación.

1.3. El Transporte Público.

El transporte público es un colectivo de pasajero, a diferencia del transporte privado. Los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador, usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general.

El transporte público comprende uno de los medios en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros (empresas públicas o privadas). Este medio ayuda al desplazamiento de las personas de un punto a otro

en un área de una ciudad, pagando cada persona una tarifa establecida dependiendo de su recorrido. (Transporte, 2012:1).

El transporte público en México, y en el mundo, ha desempeñado un papel sumamente importante para el desarrollo de toda sociedad, por lo tanto, se ha buscado siempre un progreso significativo dentro de éste sistema, desde un simple automóvil pequeño, hasta un automóvil de grandes dimensiones; esto según las necesidades y demanda de toda sociedad.

Al mismo tiempo que el mundo avanza hacia un nuevo orden económico y político que demanda nuevas estructuras de relación, regidas por las condiciones neoliberales, nuestras principales ciudades también registran profundos cambios internos en los cuales se integra el ¿cómo movilizar y trasladar a la sociedad? (Becerril, 1995: 15).

En este sentido, la modernización del transporte implica un cambio desde sus estructuras hasta sus expresiones, es decir, desde la reforma de su marco jurídico y normativo y el replanteamiento de sus políticas y estrategias plasmadas en planes y programas, las mejoras tecnológicas en la infraestructura de sus formas organizacionales y de control, todo con el objetivo de mejorar el nivel de la calidad en la prestación del servicio, para satisfacer las necesidades de la mayor cantidad de población al menor costo social y la mayor eficiencia posibles.

Desde hace aproximadamente diez años se inició un programa a nivel mundial de desregularización en materia de transporte, sin embargo, actualmente se ha comprobado que en países en vías de desarrollo lo que se requiere es una reorientación de la regularización, “sentido común”, para en primer lugar evitar el caos y en segundo lugar establecer un marco normativo que promueva armoniosas relaciones entre autoridades, prestadores del servicio y usuarios para desarrollar el sistema de transporte acorde a las necesidades de calidad de vida de la población.

De igual manera, las actividades de plantación programación son una necesidad inherente de la modernización pues, no obstante que la política de desarrollo económico este bajo un marco de neoliberalismo, se requiere de una planeación del desarrollo urbano y del transporte de alta rentabilidad social, pues se podría llegar a tener un transporte deficiente y costoso.

En el caso de la Ley de Transporte para la zona metropolitana sustituye una legislación vigente desde 1942, año en el que se tenían condiciones distintas a las que actualmente prevalecen. Con base en ese marco legislativo se desarrollaron los reglamentos que hoy día nos rigen las relaciones en materia de transporte y que, obviamente, no es el adecuado, por lo que con la nueva ley se tendrán que actualizar. (Transporte, 2012: 1).

Con la nueva Ley de Transporte se establecen bases sólidas para la modernización de transporte y la vialidad a través de la reestructuración, regulación y ordenamiento del mismo, dentro de un marco legal que ordena las interrelaciones de las autoridades los usuarios y los responsables de prestar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades, dejando la posibilidad para regular la prestación en cualquier modalidad que surja posteriormente.

Esta ley promueve la modernización en la prestación de los servicios del transporte estableciendo con toda claridad las atribuciones del órgano de gobierno que regulará las relaciones dentro de este sector, que en este caso es la Secretaria de Transporte, a la que también obliga dentro de otras cosas promover en forma constante la modernización de los sistemas de transporte, a integrar y mejorar la planeación y los programas de transporte, a la creación de un órgano de fomento de la investigación y la capacitación en materia de transporte urbano y al impulso de acciones de apoyo, a personas con discapacidad física en su tránsito por vialidades y en uso de transportes públicos, también torga preferencia al peatón y obliga a la autoridad a generar infraestructura y señalamiento necesario para él pero, también establece obligaciones al mismo.

Determina que los servicios de transporte y su desarrollo se deben sujetar a un marco normativo y de planeación; conformado por reglamentos. Asimismo fomenta el cambio en las estructuras organizacionales en el sistema del transporte urbano al promover la formación de empresas especializadas y profesionales en el servicio de de transporte y modernización de los vehículos para satisfacer las condiciones de calidad del servicio en todas sus expresiones.

También establece, claramente, las características de las concesiones y permisos y los procesos para su obtención, manejo prórroga, extinción y revocación, las obligaciones que deben cumplir concesionarios y permisionarios y las formas de control. Promueve la creación de “Rutas Metropolitanas”, operadas bajo el esquema de empresas metropolitanas que atiendan las necesidades de los usuarios en su movilidad para satisfacer con mayor apego a los grandes pares, orígenes-destinos y evitar al máximo los transbordos innecesarios.

Establece la necesidad de construir estacionamientos que cumplan con las condiciones de seguridad y calidad del servicio requeridos y respondan a las necesidades de la planeación y regulación buscando básicamente localizarlos próximos a terminales y áreas de transferencia modal, con el objetivo de incentivar el uso del transporte público como una opción para los usuarios del transporte público.

Para evitar la discrecionalidad o parcialidad en la fijación de tarifas de los servicios de transporte público, se establece una serie de factores que se deberían considerar para su cálculo, con el objetivo de garantizar la calidad, seguridad y regulación en la prestación del servicio. (Abrego, 1995:51-54).

De acuerdo con esta ley, el beneficio para los usuarios y para los transportistas es importante, ya que existe un sustento jurídico que respalde los derechos de dichas personas, sin embargo, y de acuerdo con esto, los antecedentes ejecutorios no

son los ideales, ya que no se ejerce y no lleva a cabo a la realidad en una totalidad.

Dentro del Estado de México el transporte público, mediante su portal de internet, dentro de la Secretaria del Transporte encontramos El Otorgamiento de Concesión de Servicio Público de Transporte en la Modalidad de Colectivo de Pasajeros en Ruta Fija, que a continuación se muestra:

Cuadro 3. Fundamento y otorgamiento de concesiones para el transporte público en el Estado de México.

Descripción:	Previo al pago de derechos y realización del estudio técnico de factibilidad correspondiente, se emite dictamen que determina la factibilidad jurídica y materia de otorgar la concesión respectiva.
Acerca del Trámite	
Fundamento Legal:	7.2 Fracción II, 7.24 fracción I inciso a) y 7.28 del Código Administrativo del Estado de México; 13 fracción I inciso a), 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México; 10 fracción XII, XVII, 12 fracción III, fracción I, 23 y 24 fracción III del Reglamento Interior de la Secretaria de Transporte.
Documento a Obtener:	Título de concesión.
Vigencia:	10 años.

Fuente: (Transporte, 2012: 1).

De igual forma, en el portal de internet encontramos el marco jurídico que es el que rige al transporte público. A continuación se muestra:

1. Constituciones.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- -Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

2. Leyes.

- Ley de Planeación del Estado de México y Municipios.
- Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado y Municipios.
 - Ley del Trabajo de los Servidores Públicos del Estado y Municipios.
- Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios.
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.

3. Reglamentos.

- Reformas y Adiciones al Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos.
- Reglamento del Transporte Público.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Transporte.
- Reglamento Interno del Instituto del Transporte.

4. Acuerdos, Convenios y Decretos.

- Acuerdo del Subsecretario de Operación del Transporte.
- Acuerdo por el que se Publica la Norma Técnica para la Operación del Servicio de Transporte Escolar, de Personal y Turismo.
- Acuerdo Secretaria de Transporte y Medio Ambiente.

5. Códigos.

- Código Administrativo del Estado de México.
- Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México.

Fuente: (Transporte, 2012: 1).

En 1859 se introduce en la ciudad de México el primer coche impulsado por energía eléctrica, antecedente de los tranvías que más tarde serían un popular medio de transporte de pasajeros. A principios del siglo XX, en 1916, surgieron los camiones, el primer sistema de transporte colectivo de automotores que sin restricciones de horario e itinerarios realizaban recorridos por la ciudad.

De esa época hasta hoy día, la oferta y la modernización del transporte ha sido constante y sistemática; aumentó proporcionalmente a las necesidades de la población metropolitana. Es por ello que el transporte público ha alcanzado, por medio de una ola desarrolladora, un gran auge en toda sociedad y en cada uno de los espacios en los cuales se ubica cada grupo social, desde grupos de una clase alta, hasta grupos de una clase baja.

Ahora bien, es entonces cuando nos preguntamos, ¿el transporte Público es un negocio rentable? El 13 de enero de 1976 se expide la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado, la cual consideraba la existencia de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, que tenía agrupadas algunas funciones en materia de comunicaciones y transportes, como el otorgamiento de concesiones y permisos, de rutas, sitios y terminales de servicio público y la aprobación de horarios y tarifas de la prestación del servicio público del transporte.

Dentro de lo económico, hoy en día el transporte público a pesar de que la ley y los reglamentos dentro de este otorgan las tarifas y los precios según los trayectos que recorren los transportistas, se benefician y es demasiado rentable brindar este tipo de servicio, ya que los gastos extras para dichas personas sólo se refieren a pagos obligatorios para la organización a la cual pertenecen, por ejemplo: los pagos de tarjeta, pagos de seguro, etcétera, dejando a un lado los pagos de mantenimiento para sus transportes. Estos tipos de pagos regularmente son semanales y/o quincenales, lo cual no afecta de manera directa las ganancias para los transportistas.

Hoy en día los transportistas en el Estado de México obtienen ganancias aproximadas diariamente entre \$500 a \$700 pesos, cubriendo gastos adicionales como gasolinas y comidas, según el tiempo dedicado a esta actividad, por lo que mucha gente depende de ella.

Dentro del aspecto político, el transporte público mediante sus organizaciones que los representan, podemos decir que sus ganancias pueden ser los incentivos materiales y también los acuerdos a los que se pueda llegar, él o los líderes de dichas organizaciones, acuerdos que otorga el Estado hacia sus líderes y de los líderes de las organizaciones a los transportistas.

Los asentamientos humanos en el Valle de México, tradicionalmente han sido ejemplos de planificación urbanística, prueba de ello son Tenochtitlán en la época prehispánica y la Ciudad de México en la colonia y del México independiente hasta mediados del presente siglo, cuando hace su aparición el automóvil como el medio de transporte individual por excelencia y se adueña materialmente de las grandes y hasta entonces suficientes calzadas, avenidas y paseos, que satisfacían las necesidades de los aproximadamente 3 millones de habitantes que se asentaban en 151 Kilómetros cuadrados de superficie.

En ese momento se sale de control y de los alcances de la planeación tradicional el desarrollo urbano y, por ende, el del transporte y la vialidad que se ven superados ampliamente por las necesidades de la creciente población. Es entonces cuando surge la necesidad de reformar el proceso de la planeación del desarrollo urbano y del transporte; surgiendo así los primeros planes y programas de desarrollo urbano y de transporte; dentro de estas últimas se consideraba únicamente la satisfacción del movimiento de vehículos sin tener en cuenta la estrecha relación que existe entre la localización de las actividades, el sistema de transporte y la movilidad o patrón de flujos.

Por ello resalta la importancia de realizar un plan integral que considere la estrecha relación de localización de actividades, patrón de flujos-transporte, pues si se considera, por una parte que, los estudios de transporte incorporan las premisas de uso de suelo como insumo, pero son incapaces de pronosticar los efectos que tendrán las modificaciones en la oferta de transporte sobre las actividades y sobre la expansión y conformación del desarrollo urbano; y por otra parte los estudios de uso de suelo incorporan como insumo los atributos del sistema de transporte sin considerar los cambios en la demanda de viajes para los que el sistema de transporte puede resultar inadecuado.

La demanda de transporte es la necesidad de movilización que resulta de la interrelación de las actividades, generalmente, diferentes a los volúmenes de tránsito o de pasajeros transportados, pues puede existir una demanda reprimida, por lo que es una función que describe los diferentes niveles de consumo dependiendo del costo y de la capacidad del sistema de transporte.

El transporte con respecto a las necesidades en el espacio determina la demanda por transporte; luego las relaciones demanda/oferta en transporte se determinan las condiciones de accesibilidad entre zonas y éstas a su vez, afectan la localización de actividades, es por ello que el transporte público se refiere al público en general.

1.4 Organizaciones Mercantiles

Dentro del transporte público en el Estado de México podemos encontrar lo que se le conoce como sociedades mercantiles, ya que hoy en día el dueño del transporte público ya no es el dueño de la concesión que se le otorga sino que pasa a convertirse en socio de la empresa que respalda jurídicamente a la ruta.

Sin embargo, debemos de conocer lo que es una sociedad mercantil. La sociedad mercantil es aquella sociedad en donde la persona jurídica, creada por mínimo dos personas denominadas “socios”, son los cuales se obligan a combinar sus

recursos o esfuerzos para la realización de un fin común, lícito y persiguiendo el lucro, de acuerdo con las normas establecidas en su contrato social y las que por ministerio de ley le correspondan. (Bialostoski, 2011: 2). Dentro de las sociedades mercantiles encontramos las que se consideran de varios tipos, las cuales son las siguientes:

1. Sociedad en Nombre Colectivo.
2. Sociedad en Comandita Simple.
3. Sociedad de Responsabilidad Limitada.
4. Sociedad en Comandita por Acciones.
5. Sociedad Cooperativa y;
6. Sociedad Anónima,

Pero, ¿a qué se refieren cada uno de estas y, cuál es la diferencia que existe entre ellas?:

- **1.- Sociedad en nombre colectivo.-** Es aquella que existe bajo una razón social, por otra parte los socios responden de una manera subsidiaria, ilimitada y solidariamente de las obligaciones sociales.- Esta es una sociedad que prácticamente ha desaparecido de la vida jurídica, está integrada por dos tipos de socios los cuales pueden ser los socios *industriales* y los socios *socios capitalistas*.
- **Socios industriales.-** Los primeros aportan conocimientos y experiencia a la Sociedad, y que tienen la característica esencial que por Ley solo les corresponde una representación en la Asamblea, pero dicha representación tendrá igual valor a la del socio capitalista mayoritario, salvo disposición en contrario en los estatutos sociales, estos socios (los industriales), solo pueden exigir el pago de alimentos en una fecha determinada y que será a cuenta de utilidades.
- **Socios capitalistas.-** Como su nombre lo dice son aquellos que aportan el Capital y estos accionistas tienen además de los alimentos mencionados con anterioridad derecho a una prestación extra en virtud tanto de la administración, como de la aportación hecha a la empresa.
- **2.- Sociedad en Comandita Simple.-** Es aquella que existe bajo una razón Social, y en la cual encontramos dos tipos de socios, los **comanditados**, los cuales pueden ser uno o más y responden de manera solidaria,

subsidiaria e ilimitada de las obligaciones sociales y **los comanditarios** los cuales solo responden hasta por el monto de su obligación.

- **3.- Sociedad de Responsabilidad Limitada.-** Es la que se constituye entre socios que solamente están obligados al pago de sus aportaciones sociales, sin que las partes sociales puedan estar representadas por títulos negociables a la orden o al portador, pues solo son cedibles en los casos que expresa la Ley. Dentro de este tipo, se deben de considerar aspectos fundamentales para su buena ejecución, aspectos que son:
 - **Responsabilidad de los socios:** De la propia definición podemos concluir que los socios no tienen otra obligación que no sea la del pago de sus aportaciones, tanto frente a la sociedad como frente a los acreedores de ella.
 - **Obligaciones de los socios:**
 - 1.- Deben entregar a la sociedad las aportaciones principales y suplementarias que hubiesen convenido.
 - 2.- Deben realizar las prestaciones accesorias que hubiesen pactado.
 - 3.- Deben actuar con lealtad.
 - 4.- Deben subordinar su voluntad a las mayorías. (Es cuando ellos escogen a las personas encargadas de la Administración de la Sociedad, es lo que se conoce como mayoría de votos.)
 - 5.- A soportar las pérdidas.
 - **La razón o denominación social debe de ir seguida de las palabras Sociedad de Responsabilidad Limitada o de sus abreviaturas S. de R.L.**
- **4.- Sociedad en Comandita por Acciones.-** Es aquella en la que uno o varios socios comanditados responden de manera ilimitada, subsidiaria y hasta por el monto que tengan sus acciones.
 - Se constituye bajo una razón social, su capital social está dividido en acciones, y no se podrán ceder sino con el consentimiento de la totalidad de los comanditados y comanditarios.
 - Esta sociedad se rige por las normas de la Sociedad Anónima.
- **5.- Sociedad Cooperativa.-** Están regidas por su legislación especial, a partir del 3 de agosto de 1994, fecha en que se hizo la Publicación en el Diario Oficial de la Federación de dicha ley.

- *Las sociedades cooperativas son una forma de organización social integrada por personas físicas con base en intereses comunes y en los principios de solidaridad, esfuerzo propio y ayuda mutua, con el propósito de satisfacer necesidades individuales o y colectivas a través de la realización de actividades económicas de producción, distribución y consumo de bienes y servicios.
- **6.- Sociedad Anónima.-** Es la sociedad que existe bajo una denominación social, formada libremente y en la cual los socios responden de manera limitada hasta por el monto de sus acciones y el pago de las mismas, la denominación siempre deberá de ir seguida de las palabras “SOCIEDAD ANÓNIMA” ó de sus abreviaturas, S.A.

La sociedad anónima ha venido fungiendo como piedra angular para el desarrollo económico en la mayoría de los países. A través de ella se han llevado a cabo grandes proyectos. En nuestro país es la sociedad más utilizada dentro de los campos del comercio, industria, banca, seguros, fianzas, etc. (Ley, 2006:1). El artículo 89 del la Ley General de Sociedades Mercantiles nos marca cuáles son los requisitos para proceder a la constitución de la sociedad los cuales son:

- I.- Que haya 2 socios como mínimo, y que cada uno de ellos suscriba una acción por lo menos.
- II.- Que el capital Social no sea menor a cincuenta millones de pesos (hay que recordar la reforma hecha en el año de 1992, por lo que se refiere a los cambios a nuevos pesos) y que esté íntegramente suscrito (lo que significa que, al momento de la constitución de la sociedad, los accionistas deben de quedar obligados a exhibir el importe total de las acciones que hubieren ofrecido).
- III.- Que se exhiba el dinero efectivo, cuando menos, el 20% del valor de cada acción pagadera en numerario y;
- IV.- Que se exhiba íntegramente el valor de cada acción que haya de pagarse, en todo o en parte, con bienes distintos del numerario. (Ley, 2006: 1).

- En el transporte público, específicamente dentro de los transportistas de la Interestatal 28 S. A de C.V del municipio de Ixtapaluca, el tipo de sociedad que encontramos es el de la Sociedad Anónima.

En conclusión de este capítulo 1, podemos mencionar que de acuerdo a las referencias teóricas, el estudio de la Cultura Política es de suma importancia para nuestro objeto de estudio; esto porque nos ayuda a comprender y estructurar el proceso y desarrollo de las prácticas políticas que marcan a nuestra población objetivo (Los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V) del municipio de Ixtapaluca.

CAPÍTULO II. Ixtapaluca, Estado de México

Después de haber abordado las referencias teóricas de la Cultura Política y el Corporativismo es indispensable mencionar el contexto en el cuál se ubica nuestro punto de investigación, que en este caso es el municipio de Ixtapaluca, Estado de México.

Abordaremos de manera concreta en este segundo capítulo la ubicación demográfica del municipio, la organización administrativa del ayuntamiento, el desempeño económico y la organización y estructura de la Ruta Interestatal 28 S.A de C.V de dicho municipio, todo esto mediante una reseña histórica y documental de dicha información.

Lo anterior para enfatizar nuestro punto de investigación y de allí llevar poco a poco el desarrollo de esta investigación de caso.

La importancia de contextualizar esta información se da para ampliar el panorama del lector y así pueda contar con una base de información de acuerdo al estudio que éste revise.

2.1 Ixtapaluca, Estado de México

El municipio de Ixtapaluca forma parte de la zona oriente del Estado de México, municipio que ha ido teniendo con el paso de los años un crecimiento demográfico y económico muy significativo; esto por los alcances de la industrialización y modernización del siglo XXI.

El nombre del municipio proviene del náhuatl "*Iztapayucan*", el cual dentro de su toponimia se compone de iztatl, sal, pallutl o pallotl, mojadura, y de can lugar; y significa: "lugar donde se moja la sal".

Se desconoce el lugar de los primeros hombres que llegaron a Ixtapaluca, los primeros asentamientos en territorio de este municipio se registran entre los años 1100 a.C. y 100 d.C.

En 1820 Ixtapaluca fue elevado al rango de municipio. En 1858 el 23 de diciembre el batallón de Celaya, se pronunció promulgando el Plan de Ayotla (o Plan de Navidad). De 1861 a 1867, Ayotla fue cabecera municipal por decreto de la Legislatura del Estado, siendo gobernada por el Jefe Político Quirino Vázquez Guerrero.

El municipio está enclavado en la zona oriente del estado de México y está situado entre las carreteras nacionales de México-Puebla y México-Cuautla que pasan precisamente dentro de su territorio. Dista 7 ½ kilómetros de Chalco a 32 kilómetros de la capital de la República Mexicana y a 110 km. de la ciudad de Toluca. Limita al norte con Chicoloapan y Texcoco; al sur con Chalco; al este con el estado de Puebla y al oeste con Chicoloapan y Los Reyes la Paz. El territorio municipal de Ixtapaluca ocupa una extensión de 315.10 kilómetros cuadrados con 37 localidades y representa el 1.4% del territorio del Estado de México (Estado, 2012:1).

Mapa 1. Ubicación del Municipio de Ixtapaluca Estado de México



Fuente: (Estado, 2012:1)

Dentro de un perfil socio demográfico el municipio de Ixtapaluca, Estado de México, cuenta con un gran número de habitantes que hablan otros idiomas y dialectos, predominando el náhuatl, pues se han asentado personas de diversos grupos étnicos como el maya, mazahua, otomí y zapoteca.

De acuerdo al Censo General de Población y Vivienda 1990, el municipio contaba con 117,927 habitantes y con respecto al Conteo de Población y Vivienda 1995 con 187,690 habitantes, observándose un alto crecimiento poblacional, dado que en este período de 1990-1995 se registró una tasa de crecimiento media anual de 8.57%, la cual es de las más altas del municipio. En 1995 el Conteo de Población y Vivienda, el municipio contaba con un total de 2,801 habitantes que hablaban alguna lengua indígena, los cuales representan 1.7% del total de la población del municipio.

Es importante señalar que para el año 2000, de acuerdo con los resultados preliminares del Censo General de Población y Vivienda efectuado por el INEGI, para entonces existían en el municipio un total de 293,160 habitantes, de los cuales 144,158 son hombres y 149,002 son mujeres; esto representa el 49% del sexo masculino y el 51% del sexo femenino.

Por otra parte y de acuerdo con el INEGI en el Censo de Población y Vivienda 2010, el municipio tiene una población total de 467,361 habitantes, de los cuales 227,846 son hombres y 239,515 mujeres; se puede apreciar un incremento de 38,328 habitantes respecto al II Conteo de Población y Vivienda 2005, donde el total de habitantes era de 429,033. (Estado, 2012:1).

Este crecimiento poblacional tan acelerado dentro del municipio se da primordialmente por el crecimiento poblacional de la Ciudad de México, crecimiento que se vio reflejado en la construcción de grandes Unidades habitacionales que se fueron desarrollando con la evolución de la industrialización

y modernización a la llegada de capitales privados muy fuertes que otorgaron un auge económico y social dentro del municipio.

Capitales privados no sólo nacionales sino también transnacionales que dieron oportunidad al desarrollo acelerado de dicho municipio, colocándose de forma importante a la altura de municipios grandes como: Ecatepec, Naucalpan, Netzahualcóyotl, por citar algunos.

Ixtapaluca después de ser un municipio de remanentes étnicos se ha convertido con el paso del tiempo en una sociedad neoliberal que ha dejado atrás costumbres tribales para así integrarse a ideas neoliberales. Ideas que trajeron consigo el proceso de industrialización del municipio y que, también atrajeron personas de todos los estratos sociales que, deslumbrados por las oportunidades que otorgaba este municipio mediante las industrias, habían invadido gran parte del territorio, sobre poblando gran parte de tierras con fraccionamientos, colonias y unidades habitacionales que han sido resumidas en casas habitación; consecuencia de las transformaciones tecnológicas, la modernización y el crecimiento poblacional. (Olivares, 2006:47).

Actualmente, Ixtapaluca es uno de los municipios más industrializados del Estado de México, ya que el comercio es una parte vital de la estructura económica.

Sin embargo, anteriormente las actividades que caracterizaban al municipio de Ixtapaluca eran la ganadería y la agricultura, no cabe duda que hoy en día estas actividades siguen persistiendo y son base y sustento de grupos determinados, sin embargo, estas actividades han sido permeadas y sustituidas por estándares neoliberales, empresariales y tecnológicos.

Como en casi la mayoría de las sociedades, el sustento económico se basa en los sectores, primario, secundario y terciario, dentro del municipio de Ixtapaluca su actividad económica primaria se basa en la Agricultura, la ganadería y la pesca, sin embargo; la agricultura se ha visto afectada por la demanda que tienen los

ejidos, por fraccionadores tanto clandestinos, como de quienes utilizan la infraestructura moderna y hoy día su producción es poca a diferencia de años anteriores.

La ganadería es una de las partes dentro del sector primario que aun sigue subsistiendo ya que la producción de ganado bovino, ganado porcino, ganado ovino, ganado caprino, ganado equino, aves de corral, conejos, etc. Es una parte fundamental de la cual mucha gente se dedica y se sustenta.

Por otra parte, la pesca es una actividad poca ejercida y aunque es un negocio muy redituable el desempeño y producción a éste no tiene un auge significativo.

Dentro del sector secundario, una de las bases económicas del municipio se destaca lo que es la industria, el turismo y el comercio; el municipio estableció el Jardín Industrial Ixtapaluca, donde destacan la procesadora de lácteos, alimentos especializados Gómez, S.A. de C.V, detergentes y productos químicos para la industria textil, embotelladoras y distribuidoras de agua purificada, imprenta offset, artes gráficas en general, fabricación de cristal cortado automotriz, fabricación de muebles de madera y venta, fabricación de aparatos eléctricos y extracción diversa de mármol por mencionar algunos.

De igual forma no podemos dejar de lado a las industrias trasnacionales como lo son la empresa Yakult S.A de C.V y la empresa Panasonic; industrias que son parte fundamental de la actividad económica del municipio.

Dentro del turismo el municipio cuenta con zonas turísticas importantes como lo son las zonas arqueológicas de las delegaciones Tlapacoya, Ayotla, Ixtapaluca, Tlapizahuac y las zonas recreativas; parque nacional Zoquiapan, Río Frío, Parque Ejidal los Depósitos, desafortunadamente hace falta dotarlos de la infraestructura necesaria. (Estado, 2012:1).

En cuanto al comercio, parte esencial de la estructura y actividad económica, debido a los ingresos que aporta, son 1,029 los negocios establecidos de giro alimentario, 1,074 de giro no alimentario. En el comercio no establecido tiene las uniones de tianguistas, organización de comerciantes independientes como lo son: Soriana, Bodega Aurrera, Wal-Mart, Comercial Mexicana, por mencionar algunos y no podemos dejar a un lado los centros comerciales como Sendero, El cortijo, Galerías Ixtapaluca y Plaza Ixtapaluca, centros comerciales que dan auge significativo al desarrollo económico del municipio. .

Dentro del sector terciario, se ubican los servicios, los cuales son de igual manera parte fundamental de la estructura económica del municipio ya que es un sector muy bien estructurado en la mayoría de los casos.

En el municipio podemos ubicar Hoteles, Restaurantes, Agencias de viajes turísticos, principalmente. El comercio, actividad que se ubica dentro del sector secundario es una actividad con mayor rentabilidad y con mayor oferta y demanda, actividad que sin duda alguna es el motor del municipio y del cual depende la mayor parte de la población.

Lo anterior es de acuerdo a las principales actividades económicas a las cuales se dedican los habitantes de este municipio, sin embargo y ya más a fondo las actividades de las principales localidades del municipio son las siguientes:

Cuadro 1. Actividades económicas de las principales localidades del municipio de Ixtapaluca.

Localidad.	Actividad Económica.	No. de Habitantes.
Ayotla.	La vida económica de la población se funda en el comercio principalmente.	Cuenta con 30,000 habitantes y dista de la cabecera municipal, 5 kilómetros.
Coatepec.	La población finca su desarrollo económico en 2 actividades la agricultura y la venta de grava, arena y tepetate, que extraen de	Cuenta con 20,000 habitantes y dista de la cabecera municipal, 10 kilómetros.

	las minas administradas por bienes comunales.	
San Francisco Acuautla.	Basa su economía en la agricultura, siembra de maíz y hortalizas, y venta de arena, grava y tezontle que extraen de sus minas ejidales.	Cuenta con 20,000 habitantes y dista de la cabecera municipal, 6 kilómetros.
Tlapacoya	La población se dedica al pequeño comercio, artesanías de barro, pequeñas industrias.	Cuenta con 25,000 habitantes y dista de 3 kilómetros, de la cabecera municipal.
Tlapizahuac.	Una pequeña porción de terreno lo emplean en la agricultura, hay industrias de reciclaje de vidrio, calderas industriales, varillas y de yeso.	Cuenta con 20,000 habitantes y dista de 12 kilómetros de la cabecera municipal.
Col. Manuel Ávila Camacho.	Su actividad económica es 100% agrícola, sus principales productos son maíz, trigo, cebada, papa, garbanzo y haba.	Cuenta con 5,000 habitantes, y dista de la cabecera municipal 17 kilómetros.
Rio Frio.	Se dedica a la siembra de maíz y trigo, venta de madera y carbón.	Cuenta con 8,000 habitantes y dista 67 kilómetros de la cabecera municipal.
Cabecera Municipal. y Zonas Urbanas.	Se dedican principalmente al comercio formal e informal, en esta zona se aglutinan todo tipo de locales comerciales, incluso se encuentran grandes y medianas industrias.	En esta zona se concentra mayor número de personas ya que es el centro de municipio.

Fuente: Elaboración propia en conjunto de: (Estado, 2012:1).

El Municipio de Ixtapaluca es parte integrante de la División Territorial, la Organización Política y Administrativa del Estado de México. Gobernado por un Ayuntamiento de Elección Popular directa, presidido por el Presidente Municipal, no existiendo autoridad intermedia entre aquél y el Gobierno del Estado. (Municipal, 2012:17).

El Ayuntamiento tiene el objetivo de lograr el bien común, coordinando y estimulando la cooperación y participación social para obtener de manera conjunta y solidaria la satisfacción de las necesidades de la población del Municipio y prestar de manera eficaz y eficiente los Servicios Públicos rigiéndose, todos los Funcionarios Públicos, por los principios de legalidad, igualdad, buena fe, honradez, respeto, imparcialidad, veracidad, audiencia, publicidad, y transparencia garantizando así en todo momento la igualdad de oportunidades y la no discriminación a los ciudadanos por su origen étnico, racial, género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad de la persona humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades. (Municipal, 2012:13).

De acuerdo al artículo 103 del Bando municipal el Ayuntamiento Municipal de Ixtapaluca está integrado por un Presidente Municipal, un Síndico y trece Regidores, electos por el principio de Mayoría Relativa y Representación Proporcional como lo establece la Ley Orgánica Municipal. El Secretario del Ayuntamiento será parte integrante del Cabildo. (Municipal, 2012:34).

Por consiguiente, los tres artículos consecutivos del bando municipal, los artículos 104, 105 y 106 nos hacen mención de las respectivas obligaciones y responsabilidades de cada una de estas figuras, y se representan en el siguiente cuadro:2.

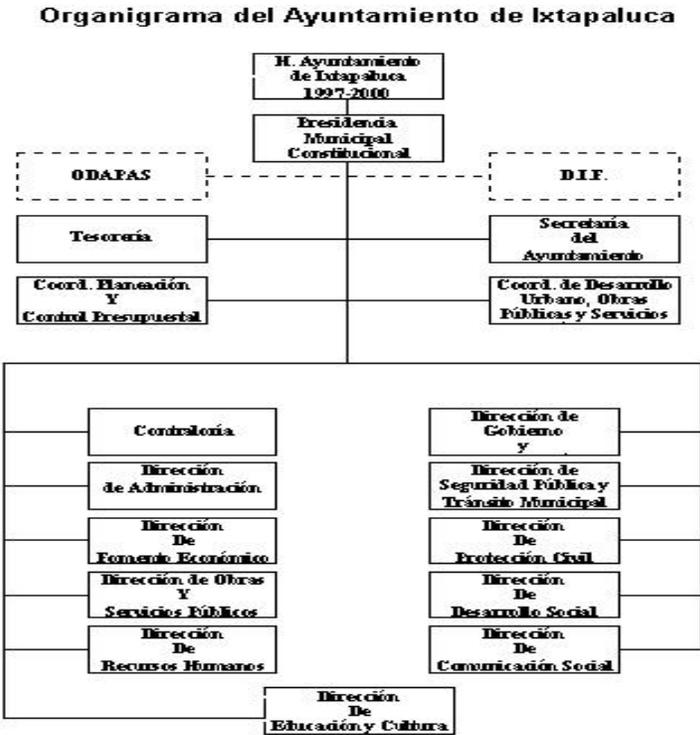
Cuadro 2. Obligaciones y Responsabilidades de los Integrantes del H. Ayuntamiento del municipio de Ixtapaluca de acuerdo a los artículos 104,105 y 106 del Bando Municipal.

Artículo.	Cargo.	Descripción.
104	Presidente Municipal.	Para los efectos del presente Bando, corresponde al Presidente Municipal la ejecución de los acuerdos del Ayuntamiento, así como asumir la representación del mismo en la celebración de todos los actos y contratos necesarios para el desempeño de los negocios administrativos y la eficaz prestación de los Servicios Públicos Municipales; por lo tanto será el Titular de la Administración Pública Municipal y contará con todas aquellas facultades que le concede la Ley Orgánica Municipal, para lo cual el Presidente Municipal contará en su despacho con el personal necesario que le permita desarrollar su actividad.
105	Síndico Municipal.	El Síndico Municipal tendrá a su cargo la Representación Jurídica del Ayuntamiento en los litigios en los que éste fuere parte; así como la procuración y defensa de los derechos e intereses del Municipio, en especial los de carácter patrimonial; y la función de contraloría interna, la que en su caso ejercerá conjuntamente con la Contraloría Interna Municipal.
106	Regidores.	Los Regidores son los encargados de vigilar la buena marcha de los ramos de la Administración Pública Municipal y la prestación adecuada de los Servicios Públicos, a través de las Comisiones que sean creadas para tal efecto.

Fuente: Elaboración Propia en conjunto de: (Municipal, 2012:34-35).

De acuerdo al artículo 111 del Bando Municipal 2012 del municipio de Ixtapaluca la Administración Pública Municipal es la actividad coordinada, permanente y continua, que realiza el Presidente Municipal, apoyándose de las dependencias que le están subordinadas y con los recursos humanos, financieros y materiales, tendiente al logro oportuno y cabal de los fines del Ayuntamiento, mediante la prestación directa de servicios públicos, estableciendo la organización y los métodos más adecuados para satisfacer las necesidades de la colectividad; todo ello con arreglo a la Constitución Federal, la Constitución Local, el Bando y demás disposiciones legales aplicables.(Municipal, 2012:35).

De acuerdo al cuadro anterior, ahora bien el siguiente cuadro representa a las personas que forman parte del ayuntamiento:



Fuente: (Local, 2012:1).

Para el cumplimiento de sus Funciones Políticas y Administrativas, el Ayuntamiento de Ixtapaluca tiene dividido su Territorio Municipal de la siguiente manera:

CABECERA		SUBDELEGACIÓN	LOCALIDAD.
IXTAPALUCA (Cabecera Municipal)			-La virgen –La venta- Real de campo-La Era- Santa Bárbara-Zoquiapan-El Capulín-San Isidro-Tezontle-Centro-San Jerónimo 4 Vientos-Margarita Moran-Ampliación Zoquiapan-Jardín Industrial- Hornos de Santa Bárbara y La Magdalena.
		TLAYEHUALE	Elsa Córdova Morán- El Caracol y La Huerta.
		PLUTARCO ELIAS CALLES.	Cerro Moctezuma- Ampliación Plutarco Elías Calles y Lomas del Rayo.
		UNIDADES HABITACIONALES.	Geovillas San Jacinto- Jacarandas I y II- San José de la Palma- Capillas I, II, III y IV- C.U. Geovillas de Santa Bárbara- C.U. Las Palmas Hacienda- C.U. Las Palmas Hacienda 2ª Sección- C.U. Las Palmas Hacienda 3ª Sección- Geovillas de Ixtapaluca 2000- Arbolada- C.U. Geovillas Jesús María- C.U. Los Héroes- Fraccionamiento Acozac- C.U.- San Buenaventura y C.U. Cuatro Vientos.
DELEGACIÓN.		SUBDELEGACIÓN	LOCALIDAD.
1	DR. JORGE JIMENEZ CATÚ.		Hornos Zoquiapan- Teponastle y La Cañada.

2	AYOTLA.		El Calvario- Centro- Lindavista- Derramadero- Emiliano Zapata- Zona Industrial Ayotla- El Nopalito- Fermín Álvarez- El Mirador- Santo Tomás- El Capulín- Lavaderos- Buenavista- Ampliación Capulín y Ampliación Unión.
		RINCÓN DEL BOSQUE	San Miguel- El Mirto- 1º de Mayo y La Retama.
		IZCALLI	6 de Junio- Ampliación 6 de Junio- Rigoberta Menchu- Luis Donaldo Colosio-Rancho Guadalupe y Vergel de Guadalupe
		AMPLIACIÓN EMILIANO ZAPATA	
		LOMA BONITA	Ampliación Loma Bonita
		FRACC. JOSÉ DE LA MORA	
			Residencial Ayotla- Lomas de Ayotla- C.U.Geovillas de Ayotla- U. Caserío y U. Magisterial.
3	TLAPACOYA	EL MOLINO	
			20 de Noviembre
		SANTA CRUZ TLAPACOYA	
		AMPLIACIÓN SANTA CRUZ TLAPACOYA	
		VALLE VERDE	
			U. Lomas de Ixtapaluca
4	ALFREDO DEL MAZO		
5	TLALPIZAHUAC		Santa Cruz Tlalpizahuac- San Antonio- San Juan Tlalpizahuac- Residencial Park- Rancho el Carmen- U. San Antonio y U. San Juan.

6	CERRO DEL TEJOLOTE		Capulín- Unión Antorchista- Escalerillas- Ampliación Escalerillas- Melchor Ocampo- Nueva Antorcha- Ricardo Calva- Contadero- Nueva Independencia- Morelos- Wenceslao Victoria Soto- Guadalupana- Melchor Ocampo I, II, III, IV, V- El Mirador- Humberto Gutiérrez Corona- Nopalera- Ampliación Acozac- Ampliación Contadero- Ampliación Morelos y Espartaco.
7	REY IZCOATL		
8	SAN FRANCISCO ACUAUTLA		La Rosa de San Francisco- Tejalpa Ampliación Tejalpa- Juan Antonio Soberanes- El Carmen- El Mirador- Ampliación San Francisco- La Presa-Piedras Grandes- El Tablón- Hornos de San francisco-Tetitla-
9	COATEPEC		Rosa de Castilla- Centro- Lomas de Coatepec- Independencia- Rancho Verde I y II y San Juan.
10	MANUEL ÁVILA CAMACHO		
11	RÍO FRÍO	LLANO GRANDE	
12	CITLALMINA		Tlacaelel- Estado de México-Ílhuicamina Aquiles Córdova y 18 de Agosto.

Fuente: (Municipal, 2012:1).

A principios del siglo XX, el Municipio de Ixtapaluca, aún se apreciaba como una cuenca lechera, con una población y un territorio eminentemente rural, convirtiéndose hoy en día en una de las Ciudades más importantes de la Zona Oriente y un crecimiento poblacional y económico considerable, su complejidad implica, entre otros aspectos, la implementación de acciones que contribuyan a un eficaz desempeño de la Administración Pública Municipal, como son los que conllevan a la organización del territorio.

De acuerdo el cuadro anterior, la cabecera, las delegaciones, las subdelegaciones y las localidades son divididas de acuerdo a la ubicación que tienen dentro del municipio.

Dentro de la cabecera municipal podemos encontrar solo 2 subdelegaciones: “Tlayehuale Y Plutarco Elías Calles”, dentro de las cuales existen 4 localidades que forman parte dependiente de la cabecera municipal, incluyendo a 33 localidades restantes que de igual forma son parte de esta estructura y dependen de ésta, por la cercanía que existe con el palacio municipal.

Sin embargo, y aunque la vida activa podemos referirla principalmente dentro de la cabecera municipal, el municipio cuenta con “ 12 delegaciones”, que a su vez, forman “subdelegaciones”, dentro de las localidades. Delegaciones que son enlistadas de la siguiente manera:

-DR. JORGE JIMÉNEZ CANTÚ.	- TLALPIZAHUAC.	- COATEPEC.
-AYOTLA.	- CERRO DEL TEJOLOTE	- MANUEL ÁVILA CAMACHO.
-TLAPACOYA.	- REY IZCOATL.	- RÍO FRÍO, Y
-ALFREDO DEL MAZO.	- SAN FRANCISCO ACUAUTLA.	- CITLALMINA.

Cada una de ellas con su respectiva “subdelegación”, y a acepción de las siguientes: Dr. Jorge Jiménez Cantú, Alfredo Del Mazo, Tlalpizahuac, Cerro del Tejolote, Rey Izcoatl, San Francisco Acuautila, Coatepec, Manuel Ávila Camacho y Citlalmina, que la gran mayoría, no cuentan con una subdelegación, lo cual no implica problema alguno.

Sin embargo, habría que precisar que hay delegaciones que a pesar de no contar con una subdelegación, tampoco cuenta con alguna localidad como lo es el caso de: Alfredo del Mazo, Rey Izcoatl, y Manuel Ávila Camacho, por lo tanto éstas pasan a llevar consigo el título de su localidad y de esta forma son identificadas.

Aunque de igual manera tendría que recalcar que dentro de las delegaciones existen casos en los que sí se cuenta con subdelegación, pero no con localidad, sin embargo, ésto no es de alarmarse, ya que a diferencia de las delegaciones que no cuentan con subdelegaciones y tampoco con localidades en estos casos, la subdelegación pasa a formar parte del título de la localidad, como por ejemplo el caso de la delegación de Ayotla, que cuenta con la subdelegación Ampliación Emiliano Zapata, y esta pasa a formar parte del título de la localidad.

Por último, es preciso mencionar a las famosas “Unidades Habitacionales”, unidades que pasaron a formar parte fundamental del crecimiento poblacional dentro del municipio, en este caso encontramos a 14 unidades habitacionales que forman parte de la cabecera municipal y 5 más que forman parte de la delegación de Ayotla.

Ahora bien, debemos de hacernos una cuestión importante, ¿Cómo se da el crecimiento poblacional tan acelerado dentro del municipio?, después de haber analizado la cantidad de delegaciones y localidades dentro del municipio es de suma importancia responder a esta cuestión, y de acuerdo a lo analizado en los índices de crecimiento poblacional de los últimos años, podemos decir que uno de los aspectos fundamentales para este desarrollo acelerado fue la globalización, un ente que marcó la pauta para dicha acción.

2.2 El PRI en Ixtapaluca, Estado de México

El Partido Revolucionario Institucional, producto de un esquema social cambiante en México, construyó la realidad nacional de acuerdo a su propia existencia con el fin de conservar el poder característico de un sistema autoritario. Sin embargo, la alternancia política dentro del país permitió que esta forma de gobierno, en donde sólo un partido político tenía el poder, se vislumbrara para dar paso a nuevas formas ideológicas que llevarían el rumbo del país, es decir, se abrió una pauta para permitir que otro partido político, luego de 71 años en el poder pudiese derrocar al Revolucionario Institucional, concretamente el Partido Acción Nacional (PAN).

Es de llamar la atención que a pesar de la caterva de hechos sociales y políticos que acontecieron en nuestro país, el ejecutivo mexiquense sigue en el poder del Revolucionario Institucional, sin que se vislumbre alternancia como ocurrió en el colindante Distrito Federal y a nivel federal.

Según Cisneros Rancho, los historiales del PRI mexiquense pueden ubicarse en la corriente del socialismo. En el Estado de México se constituye el Partido Socialista del Trabajo (PST) el 14 de febrero de 1925, que se convierte en la principal fuerza política de la entidad y convive con el PNR, que en 1929, le deja la elección con candidato único a la Gubernatura del Estado. No es raro por el corte callista de sus integrantes.

Sin embargo, al declinar la estrella del Jefe máximo (Plutarco Elías Calles) con su expulsión del país por parte del presidente Cárdenas, también deriva la importancia del PST en el Estado de México, que desaparece, y “poco a poco su fuerza y organización fueron trasladadas *umbilicalmente* tanto al PRM como al PRI” (Cisneros, 2012:17).

A partir de esos acontecimientos se conforma el denominado *Grupo Atlacomulco*, paradigma de la forma política dentro del Estado de México que tiene, no sólo el control de la política en la entidad, sino que además cuenta con una gran influencia determinante a nivel nacional.

Uno de los aspectos fundamentales de que el PRI, cuente con un dominio absoluto dentro de la entidad mexiquense se funda principalmente de su forma ideológica; forma que se funda en los principios de la Revolución mexicana, principios que conjuga libertad, igualdad y democracia en la defensa de los intereses nacionales y es base para interactuar en el mundo, sin pérdida de identidad, soberanía e independencia de la nación. (PRI, 2008:1).

La ideología con la cual se identifican los priistas mexiquenses fue heredada del nacionalismo popular emanado de la revolución mexicana que parece incluir su tradición autoritaria y jerárquica de fascinación por su líder máximo.

Otro de los factores que engloba al PRI dentro del Estado de México es el “Liderazgo Personal”, en el cual Cisneros Rancho concuerda con lo que señala Rafael Cedillo (2009), al respecto, tanto en su conceptualización como en su explicación para el caso del Estado de México. Su propuesta señala que los tipos de liderazgo se pueden distinguir a través de la revisión de tres elementos:

- a) Si el liderazgo se desempeña en un contexto específico de interacción y refleja en sí mismo (y en su cometido) la situación de su contexto.
- b) Si manifiesta ciertas motivaciones del líder y requiere de ciertos atributos de personalidad y habilidad, además de ciertos recursos en general, que son todos (motivaciones, atributos y recursos), variables del papel en función del contexto.
- c) Si el líder está ligado a las expectativas de sus seguidores con sus recursos, demandas y actitudes. (Cisneros, 2012:20).

Es así como los liderazgos en los partidos políticos pueden explicarse a través del contexto en que se desenvuelven, mediante las características del líder y por las interrelaciones de intereses de éste con los miembros del partido y con base a esto se considera que los líderes en los partidos políticos pueden ser de tres tipos: Rutinario, Innovador o Promotor.

Y de acuerdo a esto, señala Cedillo que en el Estado de México el PRI se ubica en el tipo de líder Rutinario, es decir; éste se aplica cuando el líder llega a una institución ya establecida y se convierte en el indiscutible dirigente, en este caso el líder es el gobernador de la entidad. (Cisneros, 2012:21).

El PRI, por su origen y desarrollo, se ve asignado por los elementos tradicionales del priismo autoritario, corporativo y clientelista, pero al mismo tiempo por los aires democráticos que vive el Estado de México, los cuales, con gran pluralidad, competitividad y alternancia, han despertado el espíritu de un verdadero partido profesional-electoral capaz de dominar la entidad no solo en el terreno político, sino electoral. (Cisneros, 2012:30).

La práctica política del PRI en el Estado de México, tiene en sus mandatarios la sabiduría necesaria para crear un control que supo adecuarse a cambios significativos y aceptó la sustitución del PST por el PNR y después por el hoy en día PRI, además de la creación del grupo "Atlacomulco"; grupo que determina sin lugar a duda la política interna de la entidad y es el encargado de tomar la decisión sobre el gobernante en turno, solamente dando forma a través del órgano político jurídicamente reconocido.

Dentro del priismo podemos ubicar al sistema político mexicano como una organización cuya estructura social ha resultado especialmente apropiada para lograr un gran efecto integrador. Por lo regular, la "membrecía" en el PRI no se basa en un ingreso directo al partido, sino que es tramitada de cierta manera si así lo podemos llamar a través de la filiación a alguna de las numerosas agrupaciones

conectadas con cualquiera de sus tres sectores: el obrero, el campesino o el popular.

Dentro de cada uno de estos se ubican características que diferencian a uno del otro, en el sector obrero del PRI se integra un conjunto de federaciones sindicales y sindicatos individuales organizados a nivel Estatal y Federal, en este caso particularmente una de las más importantes es la Confederación de Trabajadores de México (CTM).

Por otra parte el sector campesino está representado por la Confederación Nacional Campesina (CNC), confederación que agrupa a la mayoría de los campesinos del país. Y por último es sector popular, sector que encuentra sitio a través de una sola organización nacional, la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), organización que constituye el núcleo de numerosos grupos profesionales que básicamente tienen carácter de clase media. Un trabajador organizado en un sindicato local, es automáticamente miembro del PRI si su sindicato está incorporado directamente, o a través de una confederación, al sector obrero del partido.

Un ejidatario en este caso miembro de una liga de comunidades agrarias de su localidad, es al mismo tiempo miembro del partido, puesto que su liga es parte de la CNC y consecuentemente parte del sector campesino del PRI.

Y por último, el ejemplo de un maestro que está adherido al Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación, o un comerciante en pequeño, que ha entrado a una agrupación local de su rama profesional, la Confederación Nacional de Comerciantes en pequeños, son automáticamente miembros del PRI, ya que sus asociaciones profesionales están agrupadas en la CNOP; esto quiere decir dentro del sector popular del PRI.

Sin embargo, dentro del Estado de México los grupos y liderazgos tienden a mezclarse, por lo que es importante resaltar que el Estado de México es la

entidad de la Republica Mexicana con mayor numero de población y, en consecuencia de ciudadanos, con un padrón electoral que rebasa los 9 millones de electores, situación que lo coloca en una condición de gran relevancia electoral y que también lo coloca en una entidad en donde es posible gran cantidad de oportunidades de proyectarse en un ambiente político dentro de un grupo, organización, sindicato, etc.

Es posible, por lo tanto, encontrar a miembros prominentes, y aún dirigentes de un determinado grupo, como integrantes de otro distinto, es decir; la clase política del Estado de México se ha distinguido por una cohesión interna y por la ausencia generalmente de contradicciones irreconciliables entre los distintos equipos que llegasen a conformar.

Hoy en día dentro del municipio de Ixtapaluca podemos ubicar a seis grupos políticos específicos, reconocidos por el mismo PRI, llamándoles vínculos de cohesión al interior del partido los cuales son: el grupo de Armando Corona representado en una Asociación Civil llamada Nexos A.C., el grupo de Fernando Fernández, Antorcha Campesina Popular dirigido por Marisela Serrano Hernández, El de los Maldonado siendo liderado por ambos hermanos Francisco Maldonado Ruíz y Alberto Maldonado Ruiz, la Confederación de Trabajadores de México (CTM) es representado por el C. Jesús Ramírez Ireta y finalmente el grupo político de Humberto Navarro de Alba. (Ramírez, 2012:55).

Éstos grupos entre sí se reconocen y admiten su fuerza política y la intensidad del trabajo político de cada uno de ellos, admiten que son necesarios entre sí para producir una estabilidad partidista y evitar existan diferencias entre ellos pues se consideran hombres de acuerdos de forma personal. (Ramírez, 2012:58).

En el siguiente cuadro, se muestra los grupos políticos dentro del municipio de Ixtapaluca más importantes así como también el nombre de las personas que dirigen cada uno de ellos y como es su forma de integración.

Cuadro 3. Grupos Políticos del Municipio de Ixtapaluca

GRUPO POLÍTICO	LÍDER	FORMA DE INTEGRACIÓN
Nexos A.C	Armando Corona Rivera	-De acuerdo con los estatutos del partido
Fernando Fernández	Fernando Fernández	-Experiencia en cuestión a carrera política
Antorcha Campesina Popular	Maricela Serrano Hernández	-Trabajo realizado en la organización
Maldonado	Francisco Maldonado Ruíz y Alberto Maldonado Ruíz	-Consulta Base
CTM	Jesús Ramírez Ireta	-Personas con largo trabajo dentro de la Confederación, en base a meritos para con el partido y CTM.
Grupo Político Navarro	Humberto Navarro De Alba	-Apegado a los estatutos del partido
Expresiones Ixtapaluca	David Flores Sánchez	-Gente de Confianza con cierto status curricular académico y experiencia.

Fuente: Elaboración propia en conjunto de (Ramírez, 2012:59).

Es de suma importancia conocer cuál es su organización y movilidad de cada uno de los grupos mencionados anteriormente en el cuadro 3. Ya que los grupos políticos, a través del nivel de organización y el grado de cohesión entre los líderes para trabajar en conjunto derivará las estrategias que tengan que aplicar hacia sus miembros; con el motivo de garantizar su estancia dentro del grupo y no sólo eso sean elementos activos para su expansión del grupo y por ende, provocar una mayor fuerza política con mayor número de agremiados y con una mayor posibilidad de llegar a puestos de decisión directa en el gobierno municipal.

De acuerdo a los niveles de presión y movilidad de cada uno de estos grupos se determinaran las formas de obtener recursos tanto incentivos colectivos como selectivos, los cuales dependerán en gran medida en cómo se lleven acuerdos entre los grupos políticos de la zona y así llevar la comunicación existente entre ellos para que su territorialidad pueda ser más grande y corporativa.

El primer grupo, “Nexos A.C” de Armando Corona Rivera se organiza mediante la aglutinación principalmente comerciantes, mujeres y jóvenes. Con el fin de una gestión que es controlada por líderes sociales pertenecientes a la organización de las diferentes comunidades y unidades habitacionales existentes. Su movilidad es sólo local y se da principalmente en las colonias San Francisco Acuatla, Tlapacoya, Xocolines, Río frío, Manuel Ávila Camacho San Buenaventura, Santa Bárbara, Coatepec y Tlayehuale.

El segundo grupo es el denominado, “Fernando Fernández”, el cual es una oficina de gestión dentro del municipio que hace valer los derechos de los ciudadanos y solo integra a Líderes de las comunidades de dicho municipio, su movilidad es netamente local, principalmente en la cabecera municipal.

El tercer grupo es el llamado, grupo “Antorcha Campesina Popular”, es una organización con un nivel de control elevado y cohesionado sujeto a una retroalimentación entre miembros y dirigentes, que es la fuente principal de unión y fraternidad en Antorcha.

Antorcha es una organización, uniforme y cerrada, el reconocimiento entre compañeros es imprescindible, todos se conocen protegiéndose mutuamente muy celosos de sus actividades e información de lo que respecta a su organización, conocen muy bien las jerarquías de control difícilmente no se apegan a los lineamientos formulados por los líderes.

La principal cualidad que se le atribuye es la capacidad de movilidad con otros municipios para convocar a sus agremiados a cierto evento masivo que sea requerida su presencia, habla de una organización interna interrelacionada a base de la comunicación constante con las cabezas del movimiento en cada uno de los municipios, aunque su distancia sea a miles de kilómetros. Forman un modelo de sociedad a través de las escuelas primarias, secundarias, y preparatorias a cargo de miembros de antorcha, una educación diferente a comparación de aquellos que no pertenecen a la organización, llegando a poseer hasta sus propios campos deportivos y culturales, creando una sociedad con principios ideológicos muy marcados desde edades muy jóvenes, forjando futuras generaciones identificadas al cien por ciento con la organización.

El movimiento comienza su apogeo y expansión en el 2009, su posicionamiento político comienza en mayor intensidad en Chimalhuacán y posterior en Ixtapaluca, su delimitación es tanta que poseen escuelas dirigidas por miembros de la misma organización, fomentando a las próximas generaciones la vinculación con el movimiento. La movilidad del grupo es local, principalmente en localidades como: Citlalmina y Cerro del Tejolote.

El cuarto grupo, denominado como “El grupo Maldonado”, es un grupo pequeño pero con enlaces en el partido a nivel estatal que hace su proliferación sea constante y no se pierda a pesar de la poca afluencia al grupo. Presidido por dos ex presidentes municipales que conservan las buenas relaciones con el resto de los líderes de los grupos políticos. Este grupo cuenta con una movilidad totalmente local y actúa básicamente en Centro Ixtapaluca y los líderes se reúnen en el Comité Directivo Estatal en Toluca.

El quinto grupo que influye en el municipio de Ixtapaluca es la “CTM”, Confederación de Trabajadores Mexicanos, es una organización nacional que posee un gran número de aglutinantes en su mayoría obreros, cuya cohesión se sitúa en cuestiones de la libre circulación de sus agremiados a la Confederación

con una respectiva cuota mensual por él a cobijamiento político y social. Este grupo utiliza mucho los incentivos colectivos para afianzar su estructura y prevalecer el principio de la organización de ellos, con una gran movilidad de agremiados haciendo eventos propios sin necesidad de depender de las administraciones municipales, por eso es uno de los grupos más fuertes en lo que a aglutinación de masas se refiere por el intercambio de incentivos colectivos. Su movilidad es meramente regional y generalmente por municipio se rige un sector, y existen líderes cetemistas. (Ramírez, 2012: 68).

Un sexto grupo es el llamado “Grupo Político Navarro”, grupo que básicamente surge en las elecciones para la gubernatura 2011-2017, aprovechando la oportunidad que Humberto Navarro de Alba es presidente municipal 2009-2012, nace en ésta administración para que aquella militancia que voto por él en las elecciones para presidente municipal 2009-2012, lo cabos no estuvieran sueltos y se aglutine al sector ya como parte de un grupo con una etiqueta de presentación, su organización se basa también en el patrón líder social como intermediario entre el gobierno y el contacto cercano a la sociedad, con tinte local y presencia en todas las comunidades incluyendo unidades habitacionales de nueva generación. La movilidad de este grupo es netamente local. (Ramírez, 2012: 70).

Y por ultimo encontramos al grupo político denominado “Expresiones Ixtapaluca”, grupo que surge en el año 2006 cuando Maricela Serrano Hernández es candidata a la presidencia municipal y no obtiene el triunfo. Pero este grupo es conocido y visto con mayor fuerza hasta el año 2009 cuando éste decide apoyar el proyecto de campaña de Humberto Navarro de Alba, David Flores Sánchez, cuyo equipo de trabajo durante la campaña se dedicó a la operatividad de toda la campaña, básicamente era la matriz de la mano de obra y fabrica de ideas a consideración del candidato Humberto Navarro de Alba. Como consecuencia la proyección del grupo no está recluida en unos cuantos, sino abierto a la sociedad y la clase política. La movilidad del grupo permanece en Ixtapaluca solamente aunando más

en el Centro, San Francisco Acuatla y Ayotla, comunidades que son de gran importancia en el ejercicio político del municipio.

Ahora bien, después de haber hecho un recorrido entre los grupos políticos más importantes del municipio de Ixtapaluca, aterrizaremos el tema del transporte público dentro del municipio en base a un control emanado de un grupo político, en este caso el grupo que cuenta con este “control” si así pudiésemos llamarlo de una manera coloquial es la organización denominada “COMTEM” (Coordinación de Organizaciones para el Mejoramiento del Transporte en el Estado de México), grupo que hoy en día y poco a poco ha ido tomando fuerza dentro del transporte público y ha desarrollado un aglutinamiento no sólo dentro del municipio sino también dentro de todo el Estado de México en apoyo y coordinación con la dirección general de servicios públicos, encabezada por el primer regidor del municipio de Ixtapaluca, esto para el caso de los transportistas. (Entrevista, 2012:2).

2.3 El PRI y las prácticas corporativas

Dentro de un país en donde el poder se mantiene en manos de un sólo partido, la dominación, como signo de control social; presenta múltiples formas que pueden ir desde la violencia hasta el control hieriocrático, esto para el mantenimiento del orden con la pretensión de garantizar un beneficio general. En este caso el corporativismo es un punto medular de comprender situaciones de prácticas políticas con el fin de recibir un beneficio, ya sea material, económico o político. Para poder comprender esta situación es importante señalar lo que se considera como práctica política. Y práctica política podemos entenderla como una perspectiva de la circulación del poder y de su ejercicio como inherente al régimen mismo, pues las reglas y el juego que ellas permiten evidencian una dinámica de estrategias de circulación del poder, en suma, una política de distribución, priorización y establecimiento de la verdad. (Rochetti, 2010:1).

Dentro del sistema político mexicano podemos encontrar diversas prácticas como lo son: El amiguismo, el compadrazgo, el clientelismo, el dedazo, el nepotismo y el corporativismo. Prácticas que son más comunes y obviamente son ejercidas desde un punto medular por el PRI, principalmente.

Prácticas que se encuentran ubicadas desde organizaciones pequeñas, hasta grandes “monstros” de organizaciones, que con el apoyo incondicional del PRI siguen en constante movimiento e incluso en un desarrollo significativo que aglutina e incorpora cada vez más y más a individuos que buscan un beneficio propio o común. Este es el caso del transporte público, y en particular, para esta investigación, los transportistas de la Ruta Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca.

Como lo muestra el cuadro número 1(Prácticas del Sistema Político Mexicano) del capítulo 1.

El PRI desde su ubicación en el régimen político, pasando por su participación electoral, su perfil ideológico, su evolución histórica, hasta llegar a asuntos escasamente tratados como el grado de su democracia interna, la lucha de sus fracciones o su tipo de dirigencia.

El PRI era mucho más que un partido político, éste fue un pilar del régimen autoritario y eje del sistema electoral no competitivo. Nació como partido gobernante y, por ende, su principal objetivo fue conservar el poder mediante prácticas políticas de cohesión como lo son el corporativismo, el compadrazgo, el amiguismo, el clientelismo, el nepotismo, etc., prácticas que hoy por hoy siguen permeando la vida política del país y dentro del partido.

Para poder comprender de una mejor manera, y, Citado por Francisco Reveles, Pablo González Casanova menciona que El PRI nace y se desarrolla como parte de un estado autoritario, negociador y concesionario que forma una inmersa

corporación de masas inserta en las leyes, un desarrollo capitalista en el que el poder monopólico tiende a incrementar su poder y su influencia propias y en el interior del Estado, pero sin lograr que lo que se tiene de poder corporativo y de poder de masas organizadas, integradas y administradas lleguen a quebrantarse o romperse. (Reveles, 2003:11).

Por esta razón en México al hacer mención de prácticas políticas negativas se refiere principalmente al PRI, ya que dichas prácticas dentro de un sistema democrático no son vistas de buena manera.

Dentro del municipio de Ixtapaluca, el corporativismo con el partido revolucionario institucional (PRI), no podría dejar a un lado la práctica corporativa; ya que éste incorpora a sus filas de una manera indirecta a diversas organizaciones de los diferentes sectores sociales como lo son el sector campesino, el sector obrero y el sector popular.

Por lo que dentro de éste panorama corporativo podemos ubicar desde una sociedad de tianguistas, hasta organizaciones con una mayor estructura social y económica, esto englobando a cada uno de los sectores. Corporativismo que se centra, como es una costumbre en el partido con en el intercambio de incentivos materiales, políticos y económicos que benefician de una manera recíproca a estos actores.

En el caso del transporte público, punto de investigación de este trabajo, el corporativismo podemos referirlo en cuanto a que los dirigentes de las diversas rutas que integran el servicio del transporte dentro del municipio se encuentran inmersos dentro de una organización o grupo político con tendencias priistas.

Organización que efectúa apoyos que benefician al transporte público en general, claro, apoyándose mutuamente en actividades que benefician al revolucionario institucional en primera instancia como lo son en marchas, mítines, tiempos

electorales, etcétera y después recibiendo beneficios mediante una incentivación material para este rubro incorporado al priismo.

2.4 El Transporte Público en Ixtapaluca

Desde su surgimiento, el transporte ha estado asociado invariablemente a los procesos de desarrollo de la humanidad, por lo que el hombre a lo largo de la historia, ha tenido la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, por tanto, se ha visto obligado a buscar medios de transporte que permitan satisfacer sus necesidades. (Trejo, 2006: 20).

Anteriormente, se ha hablado de la conceptualización del transporte público, por lo que dentro de nuestra concepción lo definiremos como el sistema especializado en el traslado o movimiento de la población. Por lo tanto, el transporte público es un sistema básico para el funcionamiento de una ciudad en donde su operación influye de manera directa en la eficacia del conjunto de actividades y en la calidad de vida de sus habitantes, esto al satisfacer sus necesidades de traslado de un punto a otro.

Sin embargo, en la actualidad el transporte público juega un papel importante dentro del cual se debe cumplir con la satisfacción de las necesidades individuales, haciendo de este un monopolio, el cual no busca servir a la sociedad sino a sus prestadores. Como consecuencia, el transporte público se ha considerado desde hace algunos años como un servicio esencial a la población; la realización de este papel contribuye a la ejecución de objetivos sociales tales como la accesibilidad a ciertos grupos de persona, el traslado de personas de un lugar a otro o bien las mismas actividades diarias de la sociedad entre las cuales encontramos el trabajo, la escuela, diversión, etcétera.

El objetivo primordial del transporte es prever eficazmente la movilidad de la gente que carece de medios para trasladarse, por lo tanto los concesionarios de las empresas deben comprometerse y cumplir cabalmente sus responsabilidades. Sin embargo, esta función no se ve reflejada, ya que los permisionarios no se interesan por prestar un servicio de calidad, moderno, eficaz y seguro para los usuarios.

Actualmente Ixtapaluca es uno de los municipios de la zona oriente del Estado de México más industrializados, por ende, con un gran número de población, por tanto, el comercio es una parte vital de la estructura económica existente en el municipio y por obvias razones gran cantidad de población se ve obligada a trasladarse usando el transporte público, esto dentro del municipio y hacia el cercano vecino Distrito Federal para las diversas actividades de cada individuo. Con el paso de los años, y conforme al crecimiento poblacional se requería dentro del municipio el traslado totalitario y satisfecho de la población por lo que el gobierno crearía lo que hoy conocemos como las “rutas”, la primera ruta sería la Ruta 98 la cual se fundó en la década de los años 70`s.

De allí, y por el secuencial crecimiento del municipio se desprenderían años más tarde nuevas y competitivas rutas. Las cuales hoy en día son: Ruta 98, Ruta 50, Ruta 28-01 Ruta Interestatal 28 S.A de C.V, Camiones Ecológico denominados SFC, lo cual significa San Francisco Coatepec, una de las localidades del municipio y única que cuenta con servicio de transporte público representada con camiones de pasajeros y Taxis correspondientes ha determinado sitio o base. Rutas que con el paso de los años han sido parte de un corporativismo al interior de organizaciones políticas que son parte de una fuerza popular al interior de un partido político y que forma parte de un sustento económico y social de la población.

Dentro del municipio podemos ubicar dentro del transporte público a los que se le denominan bici taxis, moto taxis, combis, camiones tipo troncales y taxis de sitio.

Cada uno de ellos diversificados en cada una de las localidades del municipio, principalmente los bici y moto taxis y taxis de sitio; ya que los camiones y las combis recorren en su mayoría gran parte del municipio.

En base a los llamados bici taxis, son bicicletas con una tipo canasta de dos ruedas, lugar en donde se traslada al usuario y son conducidas por individuos que radican principalmente en la comunidad; éstos tienen una movilidad y contacto más cercano dentro de las colonias y algunas unidades habitacionales ya que los recorridos que ejercen son con trayectos cortos y con un costo relativamente bajo.

Los denominados moto taxis, ejercen un papel igual al que ejecutan los bici taxis, la diferencia es que este tipo de servicio es más sofisticado y más rápido en cuanto al tiempo de traslado entre un recorrido y otro, es muy común observar dentro de cada localidad este tipo de servicio, ya que el costo monetario de éste es muy accesible para el usuario, el cual contempla una viabilidad al momento de utilizarlo.

Las denominadas combis, las cuales son camionetas tipo *van*, son el medio de transporte más utilizado y con mayor número de unidades dentro del municipio, ya que en éste el número de rutas es diferenciado en cuanto a que existe una mayor competencia por el monopolio. Las combis ejecutan recorridos que pueden llegar a atravesar todo el municipio, por ello es el servicio más utilizado por la población, la tarifa va en cuanto al costo monetario y es variable de acuerdo al recorrido de cada unidad, dentro del Estado de México es generalizado el precio mínimo que es de \$7.00 pesos por persona, de allí el desprendimiento tarifario. Cabe destacar que las combis se encuentran en todo el municipio, pero, principalmente en el centro de éste; a diferencia de los camiones SFC.

Los llamados camiones tipo troncal, son medios de transporte utilizados principalmente por habitantes de las localidades de las delegaciones de San Francisco Acuatla y Coatepec, ya que éstos son originarios de estas localidades y el auge de estas unidades prestadoras del servicio se aglutinan en este sector

poblacional del municipio, además de que estas son de las localidades con mayor número de población y más alejadas del Distrito Federal, lugar en el que se concentra la vida laboral de un gran porcentaje de personas del municipio; es por ello que se requieren unidades con mayor capacidad de traslado.

Los camiones SFC son los únicos con una concesión dentro del municipio, ya que no encontramos camiones que pertenezcan a otra organización que les compita, en este sentido podríamos hablar de un monopolio en el transporte público ixtapaluquense.

Los denominados taxis de sitio han tenido un auge y crecimiento de unidades en los últimos años, ya que años atrás era casi nula la posibilidad de ubicar este tipo de servicio, dentro del municipio es común ver este tipo de unidades con mayor frecuencia ya que podemos ubicarlos en cada una de las localidades que tiene el municipio. La ventaja que ofrece este servicio es particularidad y rapidez al momento de prestar el servicio ya que el usuario solo tiene la posibilidad de utilizarlo sin la necesidad de estar compartiendo el servicio con otros usuarios al mismo tiempo, la cuota es determinada por el operador del taxi, ya que se usa el método de tanteo para determinar el costo monetario.

Cada una de las rutas, tiene un derrotero, es decir, un lugar de origen del cual parte la unidad y así como también un lugar de llegada, sin embargo dentro del Estado de México el transporte público cuenta con una organización netamente respetadas, en lo quiero decir, se otorgan los denominados “ramales” los cuales son, las rutas marcadas por la Secretaria de Transporte del Estado de México y que son autorizadas para llevar acabo recorridos determinados por los concesionarios de dichas rutas de transporte público dentro del municipio y mediante convenios con otras rutas para el paso libre de cada unidad. En este caso las rutas ixtapaluquenses celebran convenios con organizaciones de transporte del municipio de La Paz, esto por el paso forzoso para la llegada al Distrito Federal.

CAPÍTULO III. La Cultura Política de Los Transportistas de la Ruta 28 S.A. de C.V

Como se ha mencionado previamente, esta investigación es un estudio de caso, el cuál se realizó particularmente a los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca, Estado de México. El fin es conocer cómo es que se configura la Cultura Política a partir del Corporativismo que se gesta en las organizaciones que se encuentran vinculadas de manera directa o indirecta con partidos políticos y organizaciones políticas.

Para dar interpretación a los resultados obtenidos durante la técnica realizada en el trabajo de campo, se implemento una práctica estadística que permite mediante frecuencias y graficas interpretar los resultados, los cuales se mostraran de acuerdo al orden de ideas y por otro lado se implemento un análisis a profundidad para sistematizar los datos arrojados en las entrevistas realizadas a miembros de la organización.

Finalmente y por lo anterior se busca describir y explicar cómo se configura la Cultura política de los transportistas, respaldado de una encuesta realizada a 300 transportistas; muestra tomada mediante un censo, ya que la organización cuenta con ese número total de concesionarios establecidos formalmente. Y respaldado también por entrevistas a profundidad realizadas a líderes de la organización Interestatal 28 S.A de C.V de Ixtapaluca.

Este capítulo consta de cuatro puntos que son tratados de acuerdo a la interpretación de encuestas a los transportistas y entrevistas a los líderes de la Interestatal 28 S.A de C.V.

En el primer punto se trata el Marco Jurídico del transporte público, punto que es de suma importancia diferenciar y comprender el sentido de un “transportista” de

una unidad de transporte público y un “concesionario” de una unidad de transporte público.

En el segundo punto abordaremos el tipo de Cultura Política de los transportistas de Interestatal 28 del municipio de Ixtapaluca. Esto apoyado y respaldado de los siguientes dos puntos que retomarán los elementos que manejan Almond y Verba y que son el punto medular para determinar el tipo de Cultura Política, estos son los elementos Afectivo, Evaluativo y Cognoscitivo.

3.1 Los transportistas de interestatal 28. Marco Jurídico

El estudio del marco jurídico sobre el cual descansa la regulación, el control y funcionamiento del transporte público, merece especial atención en nuestra investigación, ya que ostenta las actividades y facultades que las autoridades tienen para vigilar y controlar el cumplimiento de las leyes a través de sus atribuciones legales.

En ocasiones se hace hincapié y se le denomina al operador de la unidad de transporte público, concesionario ó transportista, sin embargo es incorrecto llamarlo de una manera o de otra haciendo de este lenguaje una generalidad, ya que estos términos no corresponden a un mismo significado y por lo que dentro de su esencia jurídica se hace la distinción.

Es por ello importante hacer una distinción entre transportista de una unidad de transporte y concesionario de la unidad de transporte. De acuerdo a la Real Academia Española una concesión es la “Acción y efecto de conceder mediante el otorgamiento que una empresa hace a otra, o a un particular, de vender y administrar sus productos en una localidad o país distinto”. (RAE, 2012:1).

Debemos considerar que la concesión de servicios públicos es conocida también como “concesiones administrativas.” Se utiliza la expresión en plural, porque no

existe una sola forma de concesión, sino que ésta se puede manifestar de distintas maneras y en consecuencia tampoco tienen régimen jurídico uniforme.

“La palabra concesión proviene del latín *Concesio*, derivada de *concedere* conceder: término que califica diversos actos por los cuales la administración confiere a personas privadas ciertos derechos o ventajas especiales sobre el dominio del estado”. (Serra, 1996: 281).

El término concesión según Miguel Acosta Romero puede tener varios significados, sin embargo destacan los siguientes:

a). Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

1. Para utilizar bienes del estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley.
2. Para establecer y explotar un servicio público también dentro de los límites y condiciones que señale la ley.

b). Es el procedimiento a través del cual se otorga la concesión, se regula la utilización de la misma, y,

c). Puede entenderse también por concesión, el documento formal, que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión. (Acosta, 2000:252-253).

Por lo tanto y dentro del rubro directamente del transporte público se entiende por concesión: La cesión de derechos que da el gobierno a favor de particulares o de empresas, para proporcionar servicios de transporte público. (Transporte, 2013:1).

Después de haber revisado como es concebido el término de “concesión” por parte de la Real Academia Española, el derecho y directamente la Secretaria de Transporte Público del Estado de México, se puede decir que la concesión es un modo de gestión indirecta en virtud de la cual, la administración concede mediante un contrato administrativo.

En principio, a una persona privada y excepcionalmente a otras personas públicas, la explotación de un servicio durante un tiempo determinado, que esta asume bajo su responsabilidad y riesgo, estableciéndose como remuneración una cantidad de dinero denominada tarifa, que pagan los usuarios.

Dentro de la Interestatal 28 S.A de C.V existen 300 concesionarios quienes son los responsables legales de cada una de las unidades de transporte público, debidamente regularizados ante el estado. Por otro lado, la figura del transportista de la unidad es sólo aquella que opera de manera mecánica la unidad de transporte público. En este contexto, muchos de los que cuentan con la concesión dentro de la Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca no operan su unidad de transporte y la brindan para que la trabaje un operador. No es necesario que el concesionario opere su unidad, ya que tiene el derecho de proporcionarle a personas externas este derecho operador, sin embargo nunca dejando de lado su responsabilidad jurídica y legal.

Como ya lo mencione, en este capítulo se revisará el tipo de cultura política con el cual cuentan los transportistas (operadores y concesionarios de la unidad de transporte público) de Interestatal 28, ya que ellos son los que se encuentran inmersos de manera constante en asuntos de manera directa e indirecta y de ellos depende que tenga una funcionalidad la organización a la cual pertenecen.

Cabe señalar que la organización cuenta con 64 transportistas más, esto para dar el dato exacto de los 364 concesionarios que fueron justificados en el diseño de investigación, sin embargo no fueron tomados en cuenta porque no están formalmente establecidos, es decir, la gran mayoría de estos se encuentran en trámite de placas para dar formalidad a su integración dentro de la organización.

Nota: El término “Chofer”, como coloquialmente se les denomina a los transportistas de servicio público, no se utiliza porque es un término genérico. Por ello se utiliza “Operador”.

3.2. La Cultura Política de los Transportistas

Dentro de un contexto social, la diversidad de creencias, valores y actitudes pueden determinan el tipo de cultura política de los miembros que conforman esta sociedad, de tal forma que la configuración muchas veces sigue parámetros que mantienen un sentido “estático” de una cultura política, es decir; las creencias, valores y actitudes con las cuales los individuos se van desarrollando dentro de la sociedad se van marcando y se van encaminando en una misma dirección, esto probablemente por un sentido hereditario que proviene de la familia o simplemente por una actuación que se ve involucrada mediante la imitación.

Por otro lado, podemos encontrar un sentido “cambiante”, es decir; las creencias, valores y actitudes que el individuo tiene dentro de ese contexto social, pueden dar un giro radical y transformar el sentido que traían consigo en cuanto a la actuación de un tipo de cultura, por lo tanto, el contexto en el cual se desarrollan hace que el individuo modifique sus creencias, valores y actitudes.

Sin embargo, los dos aspectos anteriores no son determinantes para encontrar una direccionalidad en cuanto a la determinación de un tipo de cultura política, ya que diversos factores pueden ayudarnos a definir un tipo de cultura de un grupo o grupos sociales.

Un complemento para poder llegar a una determinación puede ser el factor de la Edad, Estado Civil, Nivel de estudios e incluso dentro de nuestra población-objetivo, que son los transportistas de *Interestatal 28 S.A de C.V*; si es dueño o no de la unidad de transporte.

¿Qué tanto influye el perfil socio demográfico del operador de transporte público en su Cultura Política?

La respuesta a la interrogante anterior, considero es importante porque dentro de mi población- objetivo existe una gran diversidad que involucra la edad, el estado civil y el nivel de estudios, factores que dentro de una sociedad pueden ayudarnos a comprender y a determinar el tipo de “Cultura Política”, que tienen los transportistas de *Interestatal 28, S.A de C.V.*

Dentro de una sociedad, la edad puede llegar a mostrar un cierto grado de madurez al afrontar diversas situaciones en las cuales se pueden involucrar los miembros de dichas sociedades, ya que no es la misma racionalidad o asimilación de un problema de un joven de apenas 18 años de edad que una persona de 35 años o más aún de un individuo mayor de 50 años de edad. Y dentro de mi objeto de estudio podemos encontrar una diversidad numerosa en cuanto a este factor.

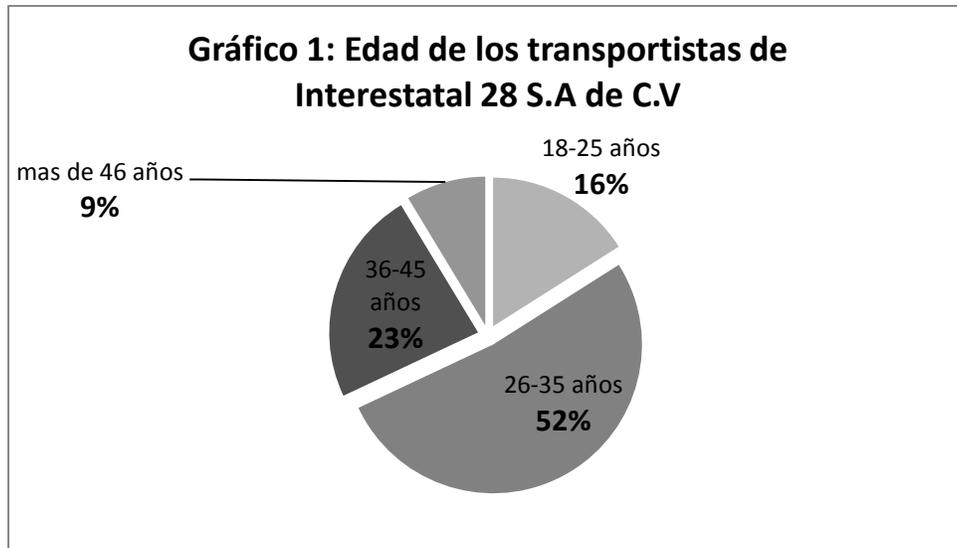
Por consiguiente, el hablar de factores que pueden ayudarnos a determinar un tipo de Cultura Política, la edad, puede ayudarnos a hilar el sentido del “estado civil”, factor que de igual forma involucra diferencias en cuanto a la madurez y el comportamiento del individuo, esto hablando hipotéticamente de que los intereses que se pueden llegar a buscar son diferente de alguien que tiene una responsabilidad familiar y de quien aún no tiene dicha responsabilidad.

Ahora bien, otro factor o variable que pudiese ayudarnos, es el del “nivel de estudios” con los cuales cuenta cada uno de los miembros de la población- objetivo. Éste lo podemos relacionar con el grado de opinión y crítica que puede tener en cuanto al sistema político y el sistema organizativo del cual forma parte el individuo.

Por último, el factor de “si es o no dueño de la unidad de transporte”, pudiese ayudarnos a determinar el camino que toma y el papel que tiene el transportista dentro de la organización a la cual pertenece, ya que podemos relacionarlo mencionando que sus intereses son diferentes al de los demás transportistas, y su grado de racionalidad involucra mayor responsabilidad en un estricto sentido laboral, social y económico.

Por lo tanto, éstos factores, considero, son pertinentes conocerlos para dar cuenta de una respuesta positiva de acuerdo a determinar un tipo de cultura política y la cual nos podría marcar la influencia que se tiene dentro de su rubro de trabajo y la vinculación, transportistas-organización y organización-partido político en un sentido corporativo.

En el universo de investigación, los trescientos transportistas son de sexo masculino, como normalmente sucede dentro del rubro de transporte público y la variación significativa se da en cuanto a la edad, ya que aquí podemos encontrar hombres desde los 18 años hasta más de 50 años de edad. Esta variación se muestra en el siguiente gráfico, el cual manifiesta como gran parte de los miembros de la organización “Ruta” Interestatal 28 S.A de C.V, oscila entre los 25 años y los 35 años.



18-25 años	Total: 48
26-35 años	Total: 156
36-45 años	Total: 70
Más de 46 años	Total: 26
Total: 300	

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

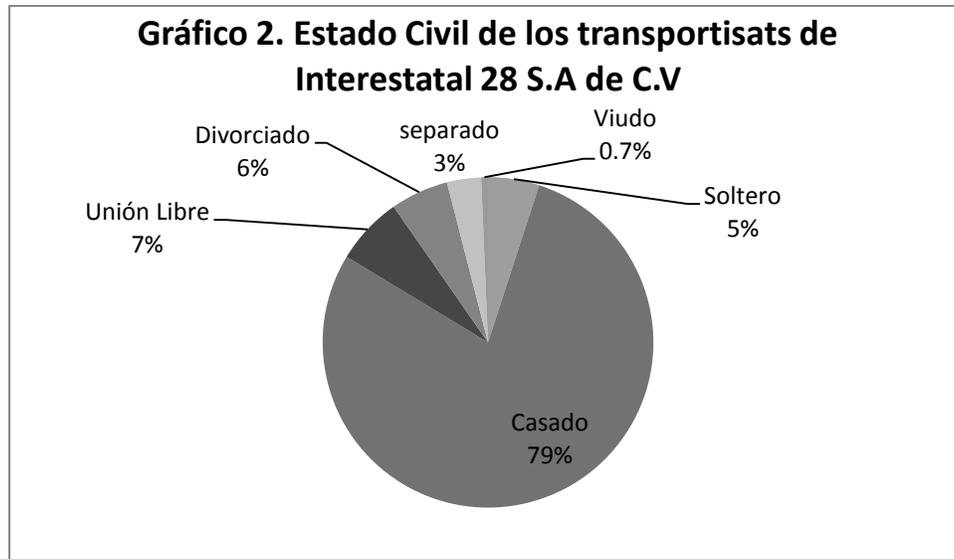
Como se puede observar en el gráfico 1, el 52% del total de su población se ubican en un rango de edad que va dentro de los 26 años a los 35 años, edad que pudiese manifestar un cierto grado de madurez en cuanto a su cultura política se refiera. Lo cual puede denotar una racionalidad positiva o negativa en cuanto a su contexto social y laboral para involucrarse o mantenerse al margen de los acontecimientos que afecten o beneficien su actuar dentro de la organización.

De igual forma quienes les siguen son las personas que se ubican en un rango del 23% del total y seguidos por las personas con una edad más joven. Por último, encontramos ubicadas a las personas con una edad que va más allá de los 46 años, éstas traducidas en un 9% del total de su población.

Por lo tanto, podremos decir que la conformación de los transportistas de Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca, cuenta con una diversidad muy basta, la cual combina ciertos grados de experiencia y madurez en el ámbito político y social en cuanto a la edad se refiera.

Sin embargo, en entrevista con uno de los líderes de la organización, mencionaba y consideraba que la gran mayoría de transportistas y, principalmente, la mayoría de los jóvenes tenía poca participación en el ámbito político-electoral, por lo que no existía un interés más allá de un beneficio personal.

Otro de los aspectos que se manejan dentro de la investigación es el conocer el estado civil de cada uno de ellos, y dentro de un punto de vista personal, esto porque se considera que cuando alguien cuenta con un compromiso familiar, tiende a ser una persona con un grado de madurez más amplio, por tanto al momento de participar en asuntos políticos y sociales su racionalidad es ocupada de mejor manera, es decir; un hombre casado tiende a comportarse de mejor manera que uno soltero, ya que las responsabilidades que lo atañen son mayores y sus intereses ya no sólo son particulares, sino también familiares por lo que esta responsabilidad puede determinar el modo de pensar de cada individuo.



Soltero	Total: 15
Casado	Total: 236
Unió Libre	Total: 20
Divorciado	Total: 17
Separado	Total: 10
Viudo	Total: 2

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

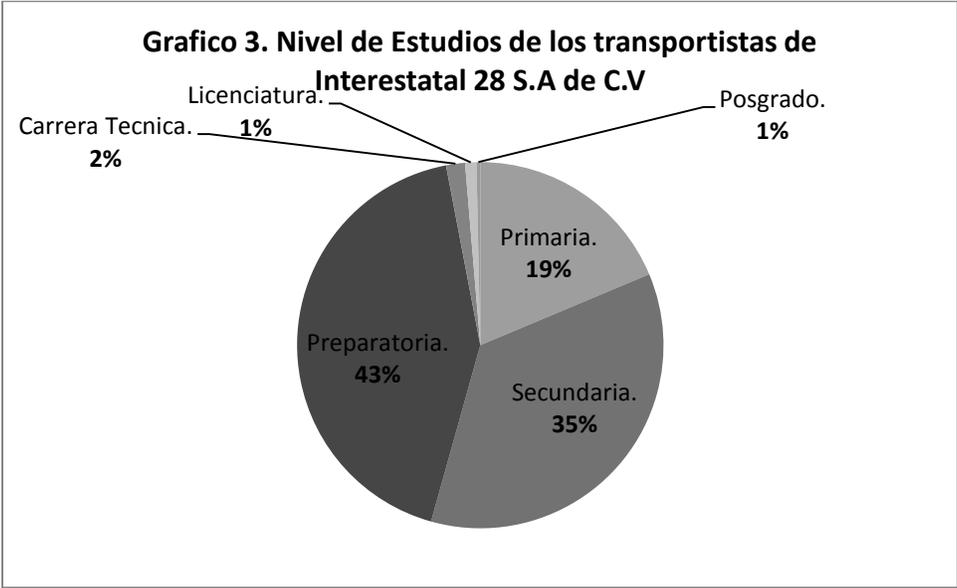
Como se observa en el gráfico 2, un 79% de los transportistas son “casados”, lo cual habla que, en términos sociales, éstos pueden denotar un raciocinio más completo al abordar temas y prácticas políticas en cuanto a su vida cotidiana y laboral.

Sin embargo el 21% restante se divide en pequeños estratos porcentuales, en el 7% viven en “unión libre”, seguidos de un 6% que son “divorciados”, por otro lado un 5% son “solteros” y finalmente con tan sólo 2 transportistas encontramos a las personas de mayor edad que son “viudos”.

Esta inestabilidad de acuerdo a un estado civil no repercute de manera significativa el actuar de cada uno de los transportistas, ya que la gran mayoría y dentro de un supuesto abstracto cuentan con una madurez más amplia en su actuar y son parte de un factor determinante que es el modo de pensar.

Por otra parte, el sentido académico no puede ser descartado dentro de esta línea que venimos manejando para poder darle cabida a la determinada cultura política que involucra a todos los transportistas.

El siguiente gráfico 3 ejemplificará de manera concisa el porcentaje que reflejan los transportistas de acuerdo a su nivel de estudios.



Primaria	Total: 56
Secundaria	Total: 107
Preparatoria	Total: 128
Carrera Técnica	Total: 5
Licenciatura	Total: 3
Posgrado	Total: 1

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

Como podemos observar en el gráfico anterior, el nivel de estudios con los que cuentan los transportistas es un nivel intermedio, es decir, 128 de los 300 transportistas cuentan con el nivel medio superior (Preparatoria), y estos representan el 43% en su totalidad. Por lo que podemos decir que su nivel de estudios es relativamente elevado, esto porque la *vox populi* o la gran mayoría de

ella pudiesen pensar que su nivel es bajo y su preparación académica es casi nula.

El relativo elevado grado de estudios entre los transportistas representa un hallazgo importante para la investigación y da pauta a poder definir el tipo de cultura política con la que cuentan los transportistas, pauta que se explicará de manera más amplia en la definición de su cultura política.

Otra parte de los transportistas se encuentran en rangos muy bajos en cuanto a su educación, esto porque sólo cuentan con la secundaria como nivel máximo académicamente hablando, y se representan en un 35%.

De aquí que seguidos de un 19% con un nivel máximo de estudios en primaria, finalmente un 2% con carrera técnica, 3 transportistas con un nivel de licenciatura, y solo un transportista que representa un 1% con Posgrado. Es importante mencionar que solo el transportista con Posgrado es el dueño de la concesión y dueño de la unidad de transporte, por lo que él mismo trabaja y da a trabajar a una persona de confianza cuando él se encuentra laborando en otro espacio a *doc* de su profesión.

La educación o formación académica se puede considerar uno de los factores determinantes para direccionar el tipo de cultura política de los transportistas de Interestatal 28, esto lo podemos referir mencionando que su nivel de estudios no es malo por lo que podría llevar a reflexionar que su nivel de crítica y opinión en cuanto a fenómenos políticos, el sistema político o acontecimientos que tengan que ver con su entorno laboral es amplio, sin embargo probablemente la apatía, el desinterés y demás practicas son la influencia para apuntar hacia una cultura política de súbdito o subordinación.

Finalmente, otro de los factores que considero es importante y que probablemente puede determinar el actuar dentro de la organización involucrándose en actividades políticas y así poder definir el tipo de cultura política con la cual cuentan los transportistas es el sentido de la propiedad de la unidad del transporte público y de la concesión de la misma, es decir; si son o no dueños de la unidad de transporte.



Si	Total: 108
No	Total: 192

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

En entrevistas realizadas con los líderes de la organización Interestatal 28 S.A de C.V, se llega a uno de los puntos determinantes que implican mucho en un sentido valorativo y moral el que se sea dueño de la unidad de transporte, esto porque existe una mayor responsabilidad por parte del transportista con su vida personal, laboral y dentro de la organización.

Dentro de la organización específicamente con el cumplimiento de las reglas como por citar un ejemplo el pago de la tarjeta; tarjeta que funge como un seguro de cobertura total para la unidad de transporte. Es por ello que se arroja este resultado que puede llevarnos de manera más acercada al punto de su cultura política.

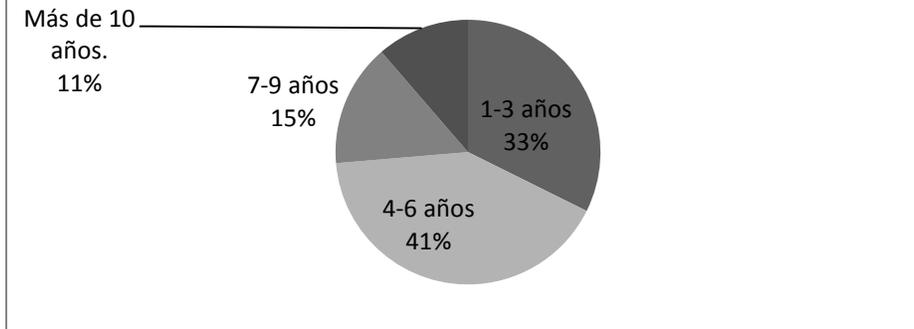
Como podemos observar en el gráfico número 4, la gran mayoría de los transportistas no son dueños de la unidad de transporte y por consecuencia mucho menos de la concesión, estos representan un 64% de nuestra población total. Con tan solo el 36% sí son dueños totales o parciales, es decir, aun siguen pagando la unidad de transporte, se cuenta con la concesión y operan su propia unidad.

Dentro de este apartado, un dato importante es que más del 60% de las personas que son dueñas de la unidad de transporte y de la concesión, en este caso 108 personas, dan a trabajar su unidad de transporte con la intención de recibir un bien económico reflejado en una cuenta diaria. Sin embargo, sin dejar de lado la responsabilidad que involucra ser el dueño total.

Después de haber revisado algunos factores de un perfil socio demográfico con los cuales cuentan los transportistas, y de acuerdo en materia de transporte es de suma importancia también mencionar que la gran parte de los transportistas se han dedicado al transporte gran parte de su vida, este resultado arrojado por una pregunta generalizada que se hace en el momento de aplicar la encuesta.

La cuestión anterior hacía referencia a la dedicación del transporte de manera general y, por consiguiente, la siguiente cuestión hace referencia hacia la temporalidad de los transportistas dentro de la Ruta 28, y los resultados fueron los siguientes:

Gráfico 5. Antigüedad en el rubro del transporte público de los operadores de Interestatal 28 S.A de C.V.



1-3 años	Total: 97
4-6 años	Total: 124
7-9	Total: 45
Más de 10 años	Total: 34

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

En el gráfico número 5 se observa la cantidad de transportistas de acuerdo a la categoría manejada, entre la más destacada y con gran mayoría los pertenecientes a la “Ruta” Interestatal 28 S.A de C.V se encuentran en la categoría de los 4-6 años con 124 transportistas, los cuales nos representan un 41%.

Seguidos de un 33% de la población total a los que se encuentran en un rango de 1-3 años, cabe señalar que todos ellos, cuentan con este espacio temporal de inmersión en el transporte público en general así mismo dentro de la organización Interestatal 28 S.A de C.V.

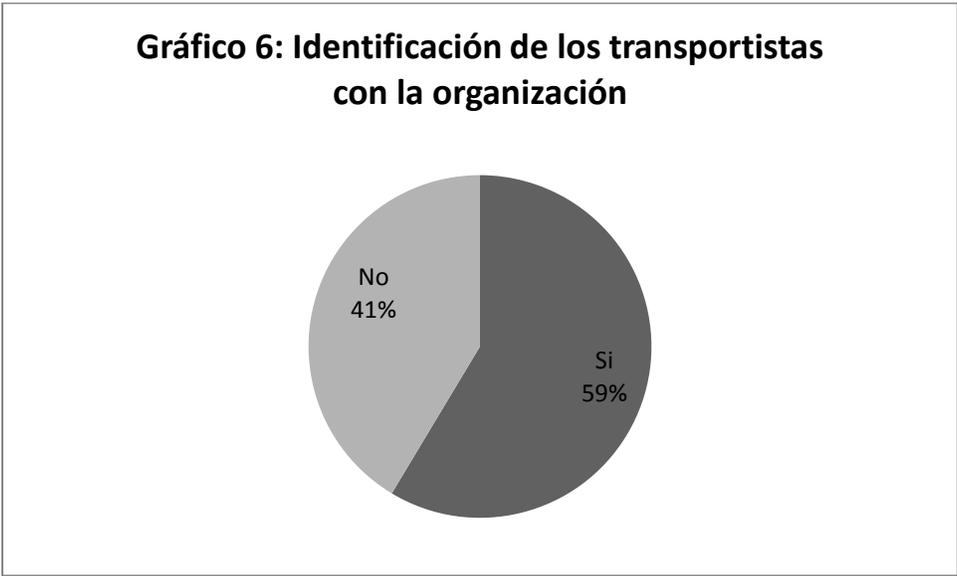
Y por último, encontramos dentro del gráfico 5 a un 15% con una temporalidad de 7 a 9 años dentro del rubro del transporte público. Y los que ocupan el rango de más de 10 años y en donde podemos decir utilizando un lenguaje coloquial, que se encuentran los más “veteranos” en el rubro del transporte, encontramos al 11%

de la totalidad, mismo tiempo de antigüedad de la organización Interestatal 28 S.A de C.V en el municipio de Ixtapaluca.

3.2.1 Elemento Afectivo (Emociones y Sentimientos)

El primer elemento abordado fue el afectivo, elemento que tiene que ver con los sentimientos, y éstos se manifestaron mediante la identificación que tienen los transportistas con la organización y la organización con ellos. La identificación se aborda de manera general dentro de la técnica, ya que ésta es indispensable por ambas posturas para el buen manejo y funcionamiento de la organización y así como también para el involucramiento de asuntos políticos en los cuales se encuentre en determinado momento la organización.

El siguiente gráfico, mostrará la identificación que tienen los transportistas de interestatal 28 hacia la organización a la cuál pertenecen.



Si	Total: 176
No	Total: 124

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

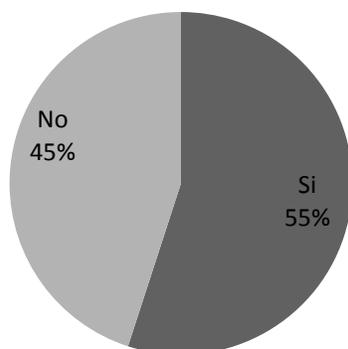
Como se puede observar en el gráfico número 6, el 59%, si sienten una identificación con la organización, lo cual demuestra y ratifica que en pláticas con ellos mismos en el momento de ser encuestados demuestran una lealtad que es llevada y acompañada por sus sentimientos.

Un 41% de un total de 300 transportistas consideran que no se sienten identificados con la organización ya que ellos consideran que la organización ve sólo por sus propios intereses y no por el bien común de la organización, bien común que los engloba a ellos como transportistas.

En tiempos electorales esta lealtad se hace evidente en el momento que, como ellos mismo lo mencionan se les pide el favor de apoyar alguna actividad política. Esta solicitud de apoyo que hace la organización hacia los transportistas es remunerable económicamente hablando en tiempo electorales con mayor frecuencia y disposición de un tiempo y el papel que juegan es sólo el de transportar a simpatizantes y militantes de un partido político, en este caso del Partido Revolucionario Institucional.

El gráfico siguiente, alude a la identificación que la organización tiene hacia los transportistas. Está representada desde el punto de vista de cada uno de los transportistas.

Gráfico 7. Identificación de la organización con los transportistas



Si	Total: 165
No	Total: 135

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

Como puede observarse en el gráfico número 7 el 55% consideran que la organización si se identifica con ellos como transportistas. Sin embargo un 45% no sienten que la organización se identifique con ellos, ya que manifiestan de manera general que la organización sólo vela por sus propios intereses y a pesar de que algunos de ellos sientan identificación con la organización no significa que la organización se sienta identificada con ellos.

Lo anterior según ellos porque la organización sólo demuestra un interés hacia los transportistas en tiempos electorales para cumplir con compromisos políticos hechos con el partido político que creen apoya a la organización, es importante mencionar que esta última justificación es llevada a cabo de acuerdo a comentarios hechos durante la aplicación de las encuestas por los mismos transportistas.

Los transportistas de Interestatal 28 S.A de C.V demuestran un nivel afectivo muy alto, este ratificado con la identificación que ellos mismo tienen con la organización y viceversa.

Esta afección se hace evidente al demostrar una lealtad, que como ellos mismos mencionan es gracias a la oportunidades de laborar como miembro de la organización y al apoyo brindado por parte de la misma organización para permitirles la regularización de su unidad de trabajo, siendo este el dueño o no de la concesión.

Y a pesar de que existe una discrepancia por algunos transportistas, la gran mayoría refleja ese grado de afección tan alto.

Por lo tanto, ésa afección de la gran mayoría de los transportistas repercute en una subordinación muy marcada hacia los líderes de la organización, la cual es contrastada en direccionarlos hacia una cultura política de tipo “súbdito”, una cultura política que se deja llevar por sentimientos, emociones y manipulaciones.

3.2.2. Elemento Cognoscitivo (Conocimiento)

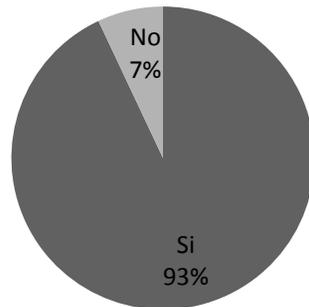
Dentro de este elemento el conocimiento acerca del contexto político juega un papel importante dentro del actuar de los transportistas, de igual forma este elemento engloba al contexto al cual pertenecen, en este caso, la organización.

De acuerdo con la aplicación de la técnica, los resultados arrojados para conocer el grado de éste elemento cognoscitivo fue el siguiente:

En primer instancia, se les preguntó que si conocían al representante político de la organización, este como el apoyo dentro del contexto político del municipio. El gráfico numero 8, ejemplifica el conocimiento de los transportistas.

Es importante señalar que en entrevistas realizadas al principal líder de la organización, éste mencionó que existe una persona “externa” a la organización que funge como representante político por parte del Revolucionario Institucional, y éste es quien brinda un apoyo a la organización en determinados tiempos y espacios.

Gráfico 8. Conocimiento acerca del representante político de apoyo para interestatal 28



Si	Total: 279
No	Total: 21

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

Como se expresa en el gráfico número 8 un 93% dicen conocer al representante político de apoyo para la organización, dentro de este panorama existe una gran confusión ya que ellos piensan que ése representante es el Presidente y líder de la organización.

Sin embargo, como mencione anteriormente si existe un líder político como tal, éste es Jesús Ramírez Ireta, Secretario General de la CTM Ixtapaluca, sindicato que tiene un vínculo muy grande con el Partido Revolucionario Institucional y quien es el encargado directo del autotransporte dentro del municipio el cual es conocido por tan sólo 43 de los transportistas de los 279 que respondieron afirmativamente esta interrogante, 43 transportistas que gozan de una antigüedad más amplia dentro de la organización. Y el resto incluyendo a los que respondieron negativamente llevan una trayectoria más corta dentro de ésta.

Otra cuestión importante para los transportistas es el conocer a los representantes de los servicios públicos del Estado de México y del Distrito Federal, esto porque son transportistas que recorren tramos del estado de México tanto como del Distrito federal. Servicios públicos son los encargados de inspeccionar que los transportistas cumplan con todos sus requisitos para su libre circulación.

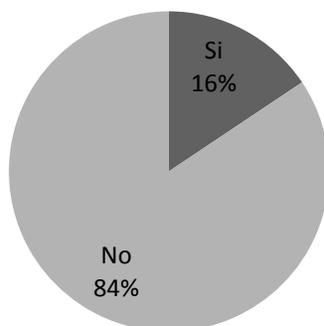
Es indispensable para los transportistas contar con su papeleo en regla para que sean exhortados de no permitirles laborar, ya que servicios públicos cuenta con la facultad jurídica de prohibirles ese derecho siempre y cuando no se esté regularizada la unidad de transporte público y el operador de ésta.

Para ello, este conocimiento que tienen los transportistas en cuanto a los representantes de los Servicios Públicos tanto como del Estado de México y del Distrito Federal es generalizado. Los 300 transportistas sí conocen a estos servidores públicos; ya que como mencionan ellos al momento de hacerles esta interrogante, los conocen porque estos representantes se encuentran inspeccionando de manera periódica al transporte público.

En la siguiente interrogante se da un contraste totalmente diferente a la cuestión anterior, acerca del conocimiento que se tiene en relación al encargo del transporte dentro del municipio, el cual se pensaría debiera ser conocido por ser parte del mismo municipio en el cual laboran.

Cabe señalar que la mayoría de los transportistas, incluso desconocían que existe un servidor público dentro del municipio que se encarga de llevar asuntos de acuerdo al rubro del transporte público en general.

Gráfico 9. Conocimiento acerca del encargado del transporte público dentro de la administración pública municipal



Si	Total: 47
No	Total: 253

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

Como se muestra en el gráfico número 9, el 84% del total no conocen e incluso como se menciona anteriormente ni siquiera tenían la idea de que hubiese una persona en el municipio encargada del transporte público. Por otro lado, un 16% sí conocen al encargado del transporte público en el municipio.

Es importante señalar que es de su conocimiento de estos transportistas la figura del encargado ya que son los que cuentan con mayor tiempo laborando en el transporte público y en la organización interestatal 28.

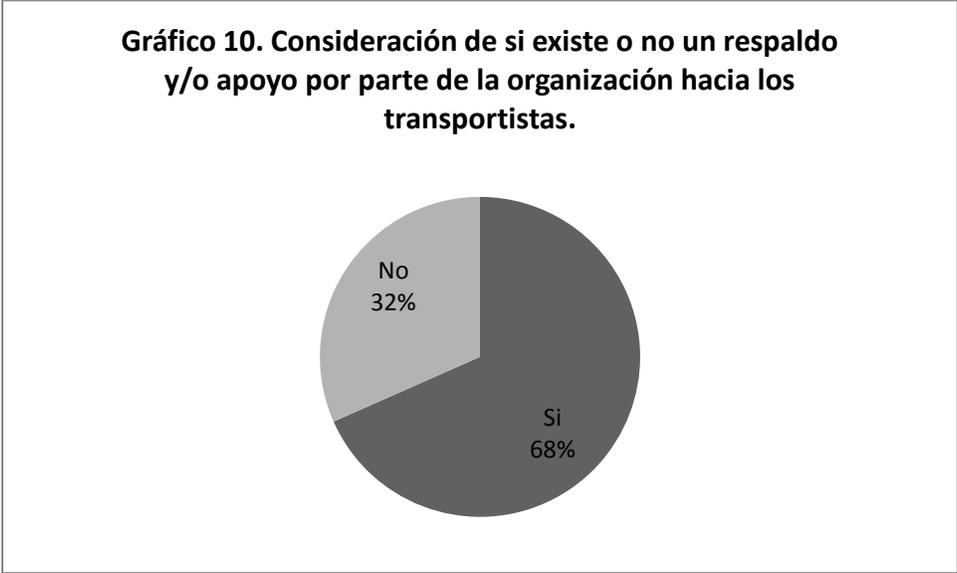
Dentro de este elemento se percibe que el conocimiento con el cual cuentan los transportistas de interestatal 28 es muy bajo, éste distorsionado por la confusión y por la desinformación que hay por parte de la organización a la cual pertenecen. Y como mencionan ellos mismo, lo único que se quiere y se pretende es trabajar para poder llevar el sustento económico y alimenticio a sus familias o en su defecto contar con recursos económicos para subsistir.

Hago hincapié en lo mencionado anteriormente, ya que al momento de realizar la técnica, era notoria la desinformación que tienen y se creía debían tener por ser parte de un mismo medio.

3.2.3. Elemento Evaluativo (Juicios y Opiniones)

Dentro de este elemento la opinión y juicios con los que cuentan los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V son indispensables para conocer más a fondo el tipo de su cultura política con la que cuentan. En éste apartado se hacen cuestiones dirigidas a evaluar diversos aspectos que los involucran de manera directa con la organización y con ellos mismos como transportistas.

Inicialmente se les preguntó si ellos consideraban existía un respaldo y/o apoyo por parte de la organización hacia ellos como miembros de ésta.



Si	Total: 205
No	Total: 95

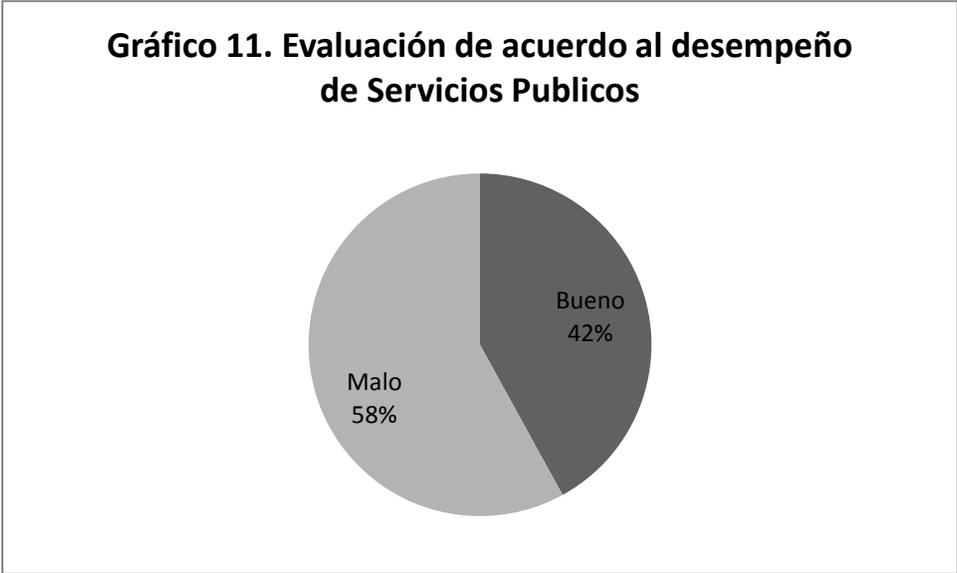
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

Como se observa en el gráfico número 10 un 68% evalúan un respaldo positivo por parte de la organización. Un 32% evalúan que no hay un respaldo ya que ellos

mismo mencionan que la organización sólo vela por sus propios intereses y los de sus líderes.

De igual forma, en este sentido de evaluación, en la siguiente cuestión se les pregunto a los transportistas como consideraban el trabajo que realizan las autoridades que inspeccionan al transporte público, “Servicios Públicos”, por lo que ellos consideraron lo siguiente:

Ahora bien, en el gráfico número 11 un 42% del total, consideran que servicios públicos, autoridad reguladora del transporte hace un buen desempeño al momento de realizar su trabajo. Sin embargo, la mayoría de los transportistas que representan un 58% del total consideran que el desempeño de su trabajo es malo, ya que muchas veces ellos mismos se sienten reprimidos por la autoridad que inspecciona el transporte público.



Bueno	Total: 126
Malo	Total: 174

Fuente: Elaboración propia en base a encuesta aplicada.

En entrevistas con uno de los líderes, él nos mencionaba que servicios públicos solo se apegan a su reglamentación y que ellos sólo inspeccionan la regulación

documental de la unidad de transporte y del operador de la misma. Por lo tanto, si la unidad y el operador cuentan con todo en regla, servicios públicos tiene la obligación de permitirle la libre circulación.

Pero muchas veces esa regulación en cuanto a la documentación que deben de tener la unidad de transporte y operador de la misma no está completa, es por ello que el líder considera que los transportistas que se encuentran en este descontento del mal desempeño de la autoridad son porque no están debidamente regularizados.

Aquí se puede percibir una evaluación encaminada a los intereses personales de cada uno de los transportistas, por lo que deja un panorama de baja evaluación.

3.3. La cultura Política de Súbdito

Emplear el término cultura política se refiere a requerir y descubrir la relación que existe entre las actitudes políticas y no políticas y modelos de desarrollo. Por lo tanto, el término cultura política se refiere a las orientaciones específicamente políticas y posturas relacionadas con la función del sistema político y sus diferentes elementos, así como actitudes relacionadas con la función de uno mismo dentro de dicho sistema.

Para ello los elementos que manejan Almond y Verba son elementos que nos ayudaron a determinar el tipo de cultura política que tienen los transportistas de Interestatal 28. Es de suma importancia mencionar que los elementos mencionados con anterioridad no cumplen un rango jerárquico, es decir, ningún elemento está por encima de otro. Cada uno de éstos elementos se maneja de manera lineal en donde cada uno de ellos tiene el mismo peso y el mismo valor que determina un tipo de cultura política.

Gabriel Almond y Sidney Verba manejan, de acuerdo a los elementos tipos de cultura política las cuales van determinadas con base a los elementos, por lo que uno de los tipos es el tipo Parroquial en donde el conocimiento acerca del contexto político es casi nulo y el tipo súbdito, es aquel tipo de cultura en el cual la pasividad juega un papel importante dentro de este contexto, ya que el conocimiento es totalmente nulo y se dejan llevar los ciudadanos de una manera muy fácil.

Por último, el tipo de cultura política participativa o cívica; en ésta hay una persuasión muy amplia y basta acerca del contexto político, es decir, existe una conexión y un involucramiento muy cercano en este campo político por parte de la sociedad.

Dentro de la Cultura política de Súbdito hay con gran frecuencia orientaciones hacia un sistema político diferenciado y hacia aspectos administrativos del sistema, pero las orientaciones con respecto de objetos específicamente políticos y hacia uno mismo como participante activo se aproximan a ser nulos.

Almond y Verba señalan que: “el súbdito tiene conciencia de la existencia de una autoridad gubernativa especializada: está afectivamente orientado hacia ella, tal vez se siente orgulloso de ella, tal vez le desagrada; y la evalúa como legítima o ilegítima”.

Pero la relación con el sistema se da en un nivel general y respecto al elemento administrativo, o corriente inferior del sistema político consiste, esencialmente, en una relación pasiva aunque se dé, como veremos más adelante, una forma limitada de competencia que es idónea para esta cultura de súbdito. (Batlle, 2007:184).

Dentro de éste aspecto en el elemento de subordinación, la gente es pasiva y es asociada a la existencia de regímenes autoritarios, esto de acuerdo con Almond y Verba.

Por lo tanto, los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V cuentan con un tipo de cultura política de súbdito, en el cual la pasividad juega un papel importante dentro de este contexto, ya que el conocimiento es totalmente nulo y se dejan llevar de una manera muy fácil. Esto podemos referirlo por el desinterés, la apatía y la manipulación que ejerce sobre ellos.

En este tenor, los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V cuentan con este tipo de cultura ya que solo se interesa por sus propios intereses y dejan de lado lo que existe fuera de su contexto, se dejan llevar por sus emociones y solo acatan las reglas de la organización, que como ellos mismos mencionan, les permite laborar.

El conocimiento es básicamente nulo, esto es por la falta de interés de su desarrollo como miembro de una organización a la cual él solo considera existen intereses particulares. Es por ello que existe un desinterés de información.

Y por ultimo únicamente evalúan de acuerdo a lo que ellos consideran es correcto, por lo tanto los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V cuentan con este tipo de cultura ya que acatan reglas de la organización y están subordinados a los requerimientos de ésta.

Cabe mencionar que el perfil sociodemográfico, no influye de manera directa sino que es un filtro de apoyo que pudo ayudarnos a determinar que estos tienden a desarrollar una cultura política de súbditos, porque a pesar de contar con un grado de madurez significativo, un perfil académico aceptable y una responsabilidad familiar mayor, estos son parte de un estrato social manipulado por un pequeño grupo, en éste caso, los líderes de la organización.

De igual forma, los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V del municipio tienden a desarrollar también una cultura política local, la cual es referida de acuerdo a Rafael Cedillo como:

“La situación en donde los asuntos públicos más cercanos, aquellos que les atañen directamente, que les afecta de manera inmediata y cercana, son los que ocupan mayormente su atención. Tal situación no implica que no estén influidos por los procesos políticos internacionales, nacionales y estatales; que es independiente a su participación o no en asuntos políticos e incluso, que sus estructuras políticas estén alejadas de las tradicionales formas de control político corporativas y clientelares”. (Cedillo, 2007:75).

Dicha cultura política localista, con sus elementos simbólicos desarrollados, son más visibles cuando se destacan los aspectos socioculturales y socio demográficos propios del lugar que se analizan.

Por lo tanto si trasladamos esta definición a los transportistas de interestatal 28, podemos afirmar que tienden a tener un comportamiento muy parecido a este tipo de cultura al cual hace referencia Rafael Cedillo. Esto porque solo es de su interés el sentido particular, es decir; solo les importa lo que sucede dentro de su contexto laboral.

Para ello y dentro de su contexto, tienden a apoyarse entre ellos mismos para lograr un fin particular, obviamente para beneficio de su entorno laboral, entorno que les permite contar con un espacio de ocupación laboral y que si ellos mismos ven afectado este espacio, su participación y apoyo es mayor a comparación de un fenómeno político cotidiano por lo que recurren al apoyo de los líderes de la organización y los líderes recurren al apoyo con los representantes de diversas organizaciones políticas, éstas vinculadas con el PRI.

CONCLUSIONES

La participación política y democrática puede determinar el tipo de cultura política de un individuo o de grupos significativos de individuos. La participación democrática no sólo se queda encasillada en la participación electoral de los individuos, sino que, en una participación comprometida representa una responsabilidad política. Por lo tanto, ésta participación la podemos referir una vez que el ciudadano emite un voto para elegir a un representante, el cual al ejercer ésta participación tiene derecho a pedirle una rendición de cuentas a sus representantes, sin embargo, muchas veces, y una vez que el ciudadano participa electoralmente, se olvida de pedir cuentas a sus gobernantes.

Ahora bien, la cultura política se puede evaluar o medir de acuerdo al interés o al desinterés que tenga el ciudadano acerca de su sistema político aún cuando su participación sea electoral y no participativa, por ende, no podemos mencionar que exista una democracia. Para el caso de los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V del municipio de Ixtapaluca, y de acuerdo a los indicadores que se manejaron en la técnica y que son los elementos siguientes: evaluativo, afectivo y cognoscitivo, podemos referir que existe una participación baja y alejada de un protagonismo dentro de su contexto.

El papel que desarrolla el transportista dentro de la participación política únicamente cumple con una expectativa de una democracia representativa, en donde los procesos electorales cumplen sólo con un protocolo de intento democrático que no cumple con un poder de elección de los gobernantes, pero no en un poder de decisión.

De acuerdo a la tipología marcada por Gabriel Almond y Sídney Verba, y de acuerdo a los elementos que no cumplen con una jerarquía, sino con un mismo grado de valor y que son el evaluativo, afectivo y cognoscitivo. Podemos concluir dentro de ésta investigación que los transportistas de Interestatal 28, se ubican

dentro de la cultura política “localista de súbdito” pero no participativo, todo esto referido en los siguientes puntos:

1. Dentro del elemento evaluativo, los transportistas de Interestatal 28, califican a partir de su conocimiento y valores, el actuar de su gobierno de acuerdo al rubro en el cual se desarrollan laboralmente y de acuerdo a la organización a la cual pertenecen. Por lo tanto, este elemento arroja que los transportistas de esta organización consideran que el papel que desarrolla el gobierno es suficiente, sin embargo dentro de la organización tienen que acatar las decisiones de los líderes, subordinándose a éstos.
2. El elemento afectivo en los transportistas de Interestatal 28 corresponde de mayor grado en la identificación que tienen los transportistas con la organización a la cual pertenecen, identificación que en su gran mayoría acapara un nivel de convencimiento por parte de los líderes y para apoyo principalmente en tiempos electorales, llevando esta identificación hacia un sentido corporativista y de subordinación.
3. El elemento cognoscitivo representa uno de los elementos que direcciona el sentido corporativista y de súbdito en los transportistas de interestatal 28. Los transportistas a pesar de contar con un vasto conocimiento de lo que sucede en su contexto y sistema político son objetos de manipulaciones y represiones por parte de los líderes de la organización. Por lo tanto, esta manipulación se ve atacada por una subordinación que no permite que el transportista sea actor intelectual de sus actos.
4. El perfil socio demográfico de los transportistas de Interestatal 28 determina una de las condicionantes que puede apegarse a comprender esta subordinación, esto porque el transportista prefiere mantenerse en un margen alejado, ya que sus intereses son particulares y el único objetivo y meta a cumplir es aquel que les permita y les garantice un ambiente laboral favorable, sin importar sean parte de una subordinación. Y, por último

5. Existe una valoración negativa en cuanto a las prácticas políticas se refieren, es decir, el desinterés, la apatía, la pasividad y la desconfianza son factores determinantes en ser objetos y ser considerados como súbditos.

Por lo antes especificado, concluyo que, al decir que los transportistas de Interesal 28 S.A de C.V cuentan con una cultura política localista de súbdito no participativa, como ya lo había mencionado. Tipo de cultura política que conlleva a ser parte de un corporativismo para el apoyo de un partido político, en éste caso que es el PRI, y para la obtención de beneficios materiales y económicos por parte de los líderes de la organización.

El objetivo de la investigación es conocer como se configura la Cultura Política de los transportistas de Interestatal 28 S.A de C.V a través del corporativismo, práctica que sigue siendo parte medular de la creación de redes de poder dentro del sistema político, entre el gobierno y las organizaciones o sindicatos populares. Por lo tanto, la hipótesis planteada al inicio de la investigación se cumplió satisfactoriamente al decir que los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V del municipio Ixtapaluca tienden a prácticas corporativas y de súbdito con el PRI y, por ende, con la organización de la cual forman parte porque se recibe del partido político beneficios mediante el intercambio de incentivos materiales.

De igual forma, se descubrió que la cultura política de los transportistas no sólo es de súbdito, sino que existe una mezcla entre una cultura política localista y una cultura política de súbdito no participativa.

Considerando lo anterior, para entender el comportamiento de éstos individuos en el argot político, económico y social dentro del municipio de Ixtapaluca.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, Romero Miguel, (2000), *Teoría General del Derecho Administrativo*, Porrúa, México, p. 1127.
- Almond, Gabriel y Sidney, Verba, (1963), *La Cultura Cívica*, FESSA, Madrid.
- Batlle Albert, (2007), *Diez textos básicos de ciencia política*, Ariel, Barcelona, p. 232.
- Bialostoki, Sara, (2011), “Antecedentes de las Sociedades Mercantiles”, Fecha de consulta: 25 de septiembre de 2012, en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/facdermx/cont/74/dtr/dtr2.pdf>.
- Cedillo, Delgado Rafael, (2007), *La Alternancia Política en el municipio de Chinconcuac, Estado de México*. Tesis que para obtener el grado de Doctor en Ciencias Sociales, línea de investigación en Sociología y Política, Universidad Autónoma del Estado de México, Doctorado en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública, Facultad de Ciencias de la Conducta, Facultad de planeación urbana y regional.
- Cortés, Padilla Ricardo, (2008), “Evolución y tendencias del abstencionismo electoral en los municipios del Estado de México 1996-2006”, en: *Apuntes Electorales*, IEEM, México, pp. 115-141.
- Chias, Lucas Becerril (Comp.), (1995), *El transporte Metropolitano Hoy*, UNAM, México, p. 225.
- Diccionario Electoral, (2012), *Concepto de Corporativismo*, Consultado en línea el día 16 de agosto de 2012, en: <http://diccionario.inep.org/C/CORPORATIVISMO.html>
- Enciclopedia Virtual, (2012), *NEOCORPORATIVISMO GLOSARIO DE CONCEPTOS POLITICOS USUALES*, Consultado en línea el día 18 de agosto de 2012, en: <http://www.eumed.net/dices/definicion.php?dic=3&def=398>
- Galván Díaz Francisco y Farfán Rafael, (1992), *¿Cuál Cultura Política?*, Periódico, México, pp. 12-16.
- García, Jurado Roberto, (2006), *Crítica de la Teoría de la Cultura Política*, Revista, Ed. Política y Cultura, México, pp. 133-155.
- González, Casanova Pablo, (1981), *El Estado y los Partidos Políticos en México*, Ed. Era, México. pp. 62-76.

- Gatica, Ignacio, (2007), *El corporativismo sindical mexicano en su encrucijada*, Ed. El cotidiano, México, pp. 72.
- Hernández, Muñoz Edgar, (2006), *El clientelismo en México: Los usos políticos de la pobreza*, Ed. Espacios Públicos, Toluca, México, pp. 118-140.
- Incisa, Ludovico, (1992), "Corporativismo" en Norberto Bobbio, *Diccionario de Ciencia Política*, Ed. Siglo XXI.
- Legislación, Federal (2006), *Ley General de Sociedades Mercantiles*, Consultado en línea el día 05 de septiembre de 2012, en, <http://www.cem.itesm.mx/derecho/nlegislacion/federal/152/index.html>.
- Mendoza, Ontiveros Maribel, (2010), *Análisis Estructural del Compadrazgo yaqui*, Ed. Ciencia Ergo Sum, México, p. 142.
- Real, Academia Española, (2001) *Diccionario de la Lengua Española*, Ed. LAROUSSE, Madrid, p, 58.
- Schmitter C. Philippe y LEHMBRUCH Gerhard (Coord.), (1992), *Neocorporativismo I más allá del Estado y el Mercado*, Ed. Alianza Editorial, México, pp. 309.
- Schmitter C. Philippe y LEHMBRUCH Gerhard (Coord.), (1992), *Neocorporativismo II más allá del Estado y el Mercado*, Ed. Alianza Editorial, México, pp. 309.
- Secretaria de Transporte del Estado de México, (2012), *El transporte Público*, Consultado en línea el día 23 de septiembre de 2012, en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/transporte_publico/index.htm.
- Secretaria de Transporte del Estado de México, (2013), *El transporte Público*, Consultado en línea el día 13 de Mayo de 2013, en: http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/transporte_publico/concesiones/index.htm
- Serra Rojas, Andrés, (1996), *Derecho Administrativo*, Ed. Porrúa, México, p. 279.
- Trejo Patiño Alicia, (2006), *Propuesta para el mejoramiento del transporte urbano en el municipio de Toluca (2006)*, Tesis que para obtener el título de Licenciado en Ciencia Política y Administración Pública, Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública, pp.1-158.
- Vázquez, Annel, (2004), *Democracia en México: Transición hacia un corporativismo social*, Ed. Espiral, Guadalajara, México, pp. 12.

ANEXOS

ANEXO 1



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO.

Centro Universitario, UAEM Amecameca.

El presente cuestionario tiene como objetivo conocer el particular punto de vista de cada una de las personas que se encuentran inmersas en el rubro del transporte público en el municipio de Ixtapaluca, Estado de México. Sus fines son estrictamente académicos y de investigación para el tema de "Cultura política de los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V, del municipio de Ixtapaluca, 2011-2013".

1- Sexo:	3- Estado Civil:	4- Estudios Concluidos:	5- Es usted dueño (a) de la unidad de transporte público:
1. Hombre: 2. Mujer:	1. Soltero. 2. Casado. 3. Unión Libre. 4. Divorciado. 5. Separado. 6. Viudo.	1. Primaria. 2. Secundaria. 3. Preparatoria. 4. Carrera Técnica. 5. Licenciatura. 6. Posgrado. 7. Sin Estudios.	1. Si. 2. No.
2- Edad: 1- 18-25 años. 2- 26-35 años. 3- 36-45 años. 4- Más de 46 años.			

6-¿Desde hace cuánto tiempo usted, se dedica al autotransporte?

7-¿Desde hace cuánto tiempo pertenece usted a la Ruta 28?

1. 1-3años	2. 4-6años	3. 7-9años.	4. Más de 10años.
------------	------------	-------------	-------------------

8- ¿Se identifica usted con la organización, Ruta 28; a la cual pertenece?

1. Si	2. No
-------	-------

9- ¿Considera que, la organización Ruta 28, se identifica con usted como miembro transportista de dicha organización?

1. Si	2. No
-------	-------

10- ¿Conoce usted, al representante del grupo político de apoyo de la Ruta 28?

1. Si	2. No
-------	-------

11- ¿Conoce usted, a los representantes de Servicios Públicos del Estado de México y Distrito Federal, encargados de la inspección del transporte público?

1. Si, (Ambos)	2. No, (Ninguno)	3. Solo a uno
----------------	------------------	---------------

12- ¿Conoce al encargado del transporte público dentro de la Administración Pública Municipal?

1. Si	2. No
-------	-------

13- ¿Considera usted, que la Organización lo respalda y/o apoya satisfactoriamente como concesionario y miembro de la Ruta 28?

1. Si	2. No
-------	-------

14- ¿Cómo considera usted, el trabajo que desempeña la autoridad que inspecciona al transporte público, "Servicios Públicos", para el mejoramiento del transporte en el Estado de México?

2. Muy Bueno	2. Bueno	3. Muy Malo	4. Malo
--------------	----------	-------------	---------

15- ¿Cómo considera usted, el desempeño de la dirección de Servicios Públicos del Estado de México en coordinación, con la dirección de Servicios Públicos del Distrito Federal para el buen desempeño de actividad del transporte público de la Ruta 28?

1. Muy Bueno	2. Bueno	3. Muy Malo	4. Malo
--------------	----------	-------------	---------

16- ¿Cuál es el grado de confianza que le genera a usted, los Partidos Políticos en general?

1. Muy Buena	2. Buena	3. Muy Mala	4. Mala
--------------	----------	-------------	---------

17- ¿Considera usted, que la Ruta 28 cuente con alguna preferencia partidista?

1. Si	2. No
-------	-------

18- ¿Con que partido político y/o Coalición simpatiza, o se identifica usted?

1. PRI, PVEM	2. PAN	3. PRD	4. PT, M.C	5. PANAL	6. NINGUNO
--------------	--------	--------	------------	----------	------------

19- ¿Usted ha simpatizado con el mismo partido político?

1. Si, Siempre	2. No, cambie de partido	3. Nunca
----------------	--------------------------	----------

20- Aparte de ser transportista de la Ruta 28, ¿Usted milita dentro de algún partido político?

1. Si	2. No
-------	-------

21- ¿Usted, ha tenido algún cargo dentro del Partido Político, Cuál?

1. Si, Cual:	2. No
--------------	-------

22- ¿Usted, ha tenido algún cargo de Elección Popular, Cuál?

1. Si, Cual:	2. No
--------------	-------

23- ¿Cuál es el papel que desempeña usted, dentro del partido político?

1. Líder	2. Representante	3. Gestor	4. Otro
----------	------------------	-----------	---------

24- ¿Es usted parte, de alguna organización política que influya de manera directa con el transporte público?

1. Si	2. No
-------	-------

25- ¿Usted sabe si la Ruta 28, pertenece a alguna organización política?

1. Si	2. No	Cuál:
-------	-------	-------

26- ¿La organización Ruta 28, le pide a usted votar por el Partido Político que les apoya?

1. Si	2. No
-------	-------

27-¿La Ruta 28, como organización, le otorga a usted beneficios?

1.Siempre	2. Regularmente	3. Algunas veces	4. Nunca
-----------	-----------------	------------------	----------

28-¿La Ruta 28, como organización, le otorga a usted incentivos?

1.Siempre	2. Regularmente	3. Algunas veces	4. Nunca
-----------	-----------------	------------------	----------

29-¿Para alguna actividad política, que tipo de apoyo le solicita a usted la Ruta 28 como transportista?

1.Apoyar manifestaciones	2. Transportar simpatizantes	3. Otra
--------------------------	------------------------------	---------

30-¿Si usted se niega a apoyar alguna actividad política que le encomiende la Ruta 28, que tipo de represalia tiene?

1. Invalidación para circular por un tiempo determinado.	2. Suspensión de la concesión	3. Otra
--	-------------------------------	---------

31-¿La organización política a la cual pertenece la Ruta 28, le otorga algún beneficio a la Ruta?

1.Siempre	2. Regularmente	3. Algunas veces	4. Nunca
-----------	-----------------	------------------	----------

32-¿La organización política a la cual pertenece la Ruta 28, le otorga algún incentivo a la Ruta?

1.Siempre	2. Regularmente	3. Algunas veces	4. Nunca
-----------	-----------------	------------------	----------

33-¿Usted sabe qué tipo de beneficios recibe la Ruta 28, por parte de la organización política perteneciente?

1. Económicos	2. Sociales	3. Materiales	4. Otros
---------------	-------------	---------------	----------

34-¿Usted sabe qué tipo de incentivos recibe la Ruta 28, por parte de la organización política perteneciente?

1. Económicos	2. Sociales	3. Materiales	4. Otros
---------------	-------------	---------------	----------

35-¿Qué tipo de beneficios recibe usted, por parte de la Ruta 28?

1. Económicos	2. Sociales	3. Materiales	4. Otros
---------------	-------------	---------------	----------

36-¿Qué tipo de incentivos recibe usted, por parte de la Ruta 28?

1. Económicos	2. Sociales	3. Materiales	4. Otros
---------------	-------------	---------------	----------

37-¿Considera usted, que los beneficios que se le otorga a la Ruta 28 satisfacen las necesidades generales de la organización?

1. Si	2. No
-------	-------

38-¿Considera usted, que los incentivos que se le otorga a la Ruta 28, satisfacen las necesidades generales de la organización?

1. Si	2. No
-------	-------

39-¿Considera usted, que los beneficios otorgados por parte de la Ruta 28, le satisfacen a usted particularmente?

1. Si	2. No
-------	-------

40-¿Considera usted, que los incentivos otorgados por parte de la Ruta 28, le satisfacen a usted particularmente?

1. Si	2. No
-------	-------



ANEXO 2

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO.
Centro Universitario, UAEM Amecameca.

Fecha de Realización de la entrevista:

La presente entrevista tiene como objetivo conocer la opinión y particular punto de vista de cada una de las personas que se encuentran inmersas en el rubro del transporte público en el municipio de Ixtapaluca, Estado de México. Sus fines son estrictamente académicos y de investigación para el tema de “Cultura política de los transportistas de la Interestatal 28 S.A de C.V, del municipio de Ixtapaluca, 2011-2013” Primera parte, (Datos personales).

Nota: En caso de no estar de acuerdo en colocar el nombre a la presente, el espacio sugerido quedara marcado como Anónimo.

1- Nombre del Entrevistado:	2- Edad:
3- Sexo:	4- Nivel de Escolaridad:
5- Cargo que ocupa actualmente:	6- Estado Civil:

Segunda parte: (Cuestionamientos abiertos).

- 7- ¿Cuenta con alguna trayectoria política dentro del ámbito municipal?
- 8- ¿En qué momento surge, y porque surge la Ruta 28 dentro del municipio de Ixtapaluca?
- 9- ¿Cómo se da el proceso de inclusión dentro de la Ruta 28?
- 10- ¿Cuál es su punto de vista respecto al desarrollo que ha tenido la Ruta 28 dentro del municipio de Ixtapaluca?
- 11- ¿Qué factores considera usted han influido en mayor proporción para dar pauta a este desarrollo?
- 12- ¿De acuerdo a su particular punto de vista, por qué considera usted que la gente opta por pertenecer y formar parte dentro de esta organización?
- 13- ¿La Ruta 28, pertenece y/o forma parte de alguna organización o sindicato político(a); en caso de confirmar esta aceración mencione a cual y por qué se es parte de?
- 14- ¿En su opinión, considera usted factible formar parte de una organización, grupo o sindicato político, en caso de que su respuesta sea positiva; mencione por qué?
- 15- ¿La Ruta 28, como influye dentro de los tiempos electorales en su opinión?
- 16- ¿Considera usted, la Ruta 28; recibe beneficios antes, dentro y después de un proceso electoral, en caso de manifestar una respuesta positiva dentro de cada uno de estos tiempos méncionelos por favor?